

PTI 2012/2013/2014



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2012/2013/2014
ADOPTÉ - CONSEIL D'ADMINISTRATION - 25 MAI 2012
TRAVAILLER ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ACRONYMES

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
APTA	American Public Transportation Association
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CAR	Certificat d'autorisation de réalisation
CCC	Centre de contrôle centralisé
CP	Chemins de fer Canadien Pacifique
CPE	Centre de la petite enfance
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CN	Canadien National
COS	Centre d'opérations et de surveillance
CPTAQ	Commission de la protection du territoire agricole du Québec
CRTL	Conseil régional de transport de Lanaudière
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DAT	Distributrice automatique de titres
GES	Gaz à effet de serre
HQ	Hydro-Québec
LRS	Longs rails soudés
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MPA	Mesures préférentielles actives
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NJT	New Jersey Transit
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PJCCI	Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTC	Réseau de transport de la Capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs
SHM	Société des Haies de Montréal
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCIP	Transit Communication Interface Profiles
TOO	Transit Oriented Development
VQ	Vérificateur général du Québec



Table DES MATIÈRES

LE PTI 2012-2013-2014 EN BREF.....	10
SYNTHÈSE DU PTI 2012-2013-2014	15
PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2012-2013-2014)	23
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS	25
RÉSEAU DE MÉTRO	27
Projets admissibles à une subvention.....	29
Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro.....	29
Prolongement de la ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée.....	29
Prolongement de la ligne 2 orange – Avant-projet.....	30
Prolongement de la ligne 4 jaune – Avant-projet.....	30
Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé.....	30
AUTRES MODES GUIDÉS.....	31
Projet admissible à une subvention.....	33
Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR	33
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	35
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN.....	37
Projets autorisés.....	39
Réparations prioritaires de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes.....	39
Acquisition de 160 voitures multivitesse neuves.....	40
Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves.....	40
Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automobiles – Ingénierie préliminaire.....	41
Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude.....	41
Fiabilisation et amélioration des locomotives F39.....	41
Révision des voitures passagers de série 700.....	42
Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant.....	42
Projets admissibles à une subvention.....	43
Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant.....	43
Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage.....	43
Location/acquisition et réflexion de 7 locomotives usagées.....	43
Achat et réflexion de 10 locomotives usagées.....	46
Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves.....	46
Acquisition de 24 voitures passagers neuves.....	46
Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire.....	47
INFRASTRUCTURES COMMUNES	49
Projets autorisés.....	51
Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue.....	51
Abris de trains aux différents sites de garage de nuit.....	51
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount.....	52
Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP.....	53
Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude.....	53
Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit – Étude.....	53
Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude.....	54
Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vauireuil.....	54
Projets admissibles à une subvention.....	55
Acquisition d'emprises ferroviaires et autres.....	55
Renovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaires – Phase I.....	55
Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest – Phase I.....	56
Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2.....	56
Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier.....	56
Programme Réno-tunnel.....	57
Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue.....	57
Programme Réno-structures – Ponts.....	57
LIGNE DEUX-MONTAGNES	59
Projets autorisés.....	61
Étagement de la jonction de l'Est.....	61
Gare A-13 – Étude.....	61
Projets admissibles à une subvention.....	62
Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache.....	62
Gare Ile-Bigras – Réhabilitation.....	62
Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement.....	62
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roboro-Pierrefonds et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrook.....	63

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON	65
Projets autorisés	67
Gare Île-Perrot – Déménagement de la gare – Étude	67
Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude	67
Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement – Étude	67
Projets admissibles à une subvention	68
Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité	68
Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson	68
Gare Intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent	69
Gare Beauport – Agrandissement du stationnement	69
Gare Becclesfield – Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus – Phases I et II	69
LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	71
Projets autorisés	73
Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude	73
Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accès – Étude	73
Doublage de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité	74
Gare Acadie-Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude	74
Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une voie au site de garage Saint-Antoine	75
Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude	75
Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement	76
Projets admissibles à une subvention	77
Gare Rosemere – Amélioration de l'accès – Phases I et II	77
Aménagement de la gare Mirabel	77
Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès	78
Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme	78
LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE	79
Projets autorisés	81
Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude	81
Gare Intermodale Longueuil-Saint-Hubert – Aménagement permanent	81
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II	82
Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent	82
Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire	83
Projets admissibles à une subvention	84
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle	84
Gare McMeckerville – Agrandissement et aménagement permanent	84
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	84
LIGNE CANDIAC	85
Projets autorisés	87
Gare Kahnawake – Étude	87
Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle	87
Projets admissibles à une subvention	88
Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I	88
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II	88
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	89
Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement	89
Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent	89
Gare Candiac – Aménagement permanent	90
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU	91
Projets autorisés	93
Train de l'Est (ligne Mascouche)	93
Développement du réseau de trains de banlieue – Études	94
Train de l'Ouest – Études d'event-projet préliminaire	94
Projets admissibles à une subvention	95
Bureau de projet – Électrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire	95
Desserte secteur parc Industriel Saint-Laurent – Gare A-40	95
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS	97
INFRASTRUCTURES COMMUNES	99
Projets autorisés	101
Entretien majeur des équipements métropolitains	101
Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude	101
Projets admissibles à une subvention	102
Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	102
Programme d'efficacité énergétique – RTMA	102
AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX	103
Projets autorisés	105
Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude	105
Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude	105
Projet admissible à une subvention	106
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	106
AXES A-20 ET ROUTE 132	107

Projets autorisés	109
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude	109
Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude	109
Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude	110
Projets admissibles à une subvention	111
Terminus et stationnement Sainte-Julie	111
Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase II	111
Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II	112
Stationnement incitatif à Varennes	112

AXE A-10 ET A-BONAVENTURE

Projets autorisés	115
Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude	115
Amélioration du corridor Taschereau – Étude	115
Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude	116
Agrandissement du stationnement Chambly – Étude	116
Projets admissibles à une subvention	117
Corridor métropolitain Bonaventure	117
Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain	117
Route 132 secteurs Delson, Saint-Constant et Sainte Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases I et II	118
Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II	118

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL

Projet autorisé	121
Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude	121
Projets admissibles à une subvention	122
Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles	122
Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition	122
Stationnement Repentigny	123
Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	123
Stationnement incitatif – L'Assomption	124

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Projets autorisés	127
Développement du RTMA – Études particulières	127
Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude	127
Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude	128
Agrandissement du stationnement Namur – Étude	128
Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude	128
Développement du réseau de service rapide par bus – Études	129
Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude	129
Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude	129
Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition	130
Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude	130
Stationnement incitatif sur l'A-30/route138 – Étude et acquisition	130
Projets admissibles à une subvention	131
Voie réservée route 116 – Phases I et II	131
Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères	131
Axe Concorde – Mesures préférentielles – Phase I	131
Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier	132
RTMA – Mesures préférentielles	132
Acquisition de terrains – RTMA	133

MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

Projets autorisés	138
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Étude	138
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude	138
Système de télémessure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude	139
Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude	139
Réseau intégré de télécommunications – Étude et projet pilote	140
Amélioration du cadre technologique de l'AMT	140
Projet de gestion intégré – SAP	141
Projets admissibles à une subvention	142
Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTMA – Projet pilote et phase I	142
Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré	142
Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes – Phases I, II et III	142
Sécurité des infrastructures et des systèmes	143

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Projets autorisés	143
Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II	143
Modernisation du système de sonorisation aux gares et sur les quais – Étude	143
Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude	143
Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote	146
Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote	146
Projets admissibles à une subvention	147

Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II.....	147
Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II.....	147
Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable.....	148
MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS ET DURABLES.....	149
Projets autorisés.....	151
Stationnements d'incitation pour vélo – Étude et projets pilotes.....	151
Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude.....	151
Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques.....	152
Projets admissibles à une subvention.....	153
Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations.....	153
Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares.....	153
Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA.....	154
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.....	155
Projets admissibles à une subvention.....	156
Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant.....	156
Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue.....	157
SÛRETÉ.....	159
Projets autorisés.....	161
Amélioration des mesures de sûreté.....	161
Bornes d'identification de véhicules – Étude.....	161
Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue – Étude.....	162
Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS – Projet pilote.....	162
Projets admissibles à une subvention.....	163
Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules.....	163
Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal.....	163
FINANCEMENT PROJETS INSCRITS AU PTI 2012-2013-2014.....	165
ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS.....	169
ANNEXE B INITIATIVES PROPOSÉES EN 2011 PAR LES PARTENAIRES EXTERNES.....	173
ANNEXE C CONVERSION DES NUMÉROS DE PROJETS.....	174

Au cœur de la mission de l'AMT

AMÉLIORER DE FAÇON CONTINUE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Afin de remplir sa mission, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie des projets de développement des infrastructures de transport en commun, présentés chaque année dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le PTI 2012-2013-2014 fait donc état des projets planifiés, selon un découpage en deux grandes catégories : les projets autorisés et les projets admissibles à une subvention. Les projets sont répartis en six grandes sections qui reflètent les grands champs d'action de l'AMT, à savoir le réseau de métro et autres modes guidés, le réseau de trains de banlieue, le réseau de transport métropolitain par autobus, la mobilité intelligente et durable, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et la sûreté. Chaque projet comprend une description des travaux, appuyée de son impact financier estimé.

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou projets dont le financement a été confirmé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

LE PTI 2012-2013-2014 en bref

PROGRAMMATION AMT : 4 083,550 M\$ (TABLEAU 1)

• 1 705,849 M\$ en projets autorisés • 2 377,701 M\$ en projets admissibles à une subvention

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

• 39,105 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations en 2012, en hausse de 8,7 % par rapport au budget 2011

PROJETS AUTORISÉS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 1 612,005 M\$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 626,053 M\$

Réparations prioritaires de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes
Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves
Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves
Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automotrices – Ingénierie préliminaire
Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude
Fiabilisation et amélioration des locomotives F59
Révision des voitures passagers de série 700
Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 138,082 M\$

Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue
Abris de trains aux différents sites de garage de nuit
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP
Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit – Étude
Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude
Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil

LIGNE DEUX-MONTAGNES : 59,781 M\$

Étagement de la jonction de l'Est
Gare A-13 – Étude

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON : 0,428 M\$

Gare Île-Perrot – Déménagement de la gare – Étude
Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude
Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement – Étude

LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 65,903 M\$

Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude
Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accès – Étude
Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité
Gare Acadie-Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude
Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une voie au site de garage Saint-Antoine
Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude
Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE : 46,768 M\$

Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude
Gare intermodale Longueuil-Saint-Hubert – Aménagement permanent
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II
Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire

LIGNE CANDIAC : 19,254 M\$

Gare Kahnawake – Étude
Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 655,736 M\$

Train de l'Est (ligne Mascouche)
Développement du réseau de trains de banlieue – Études
Train de l'Ouest – Études d'avant-projet préliminaire

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 21,241 M\$**INFRASTRUCTURES COMMUNES : 5,954 M\$**

Entretien majeur des équipements métropolitains

Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 0,308 M\$

Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude

Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 0,904 M\$

Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude

Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 1,958 M\$

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Agrandissement du stationnement Chambly – Étude

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 0,259 M\$

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 11,858 M\$

Développement du RTMA – Études particulières

Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude

Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude

Agrandissement du stationnement Namur – Étude

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude

Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition

Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude

Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138 – Étude et acquisition

MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE : 54,989 M\$**SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 36,810 M\$**

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Étude

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude

Système de télémessure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude

Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude

Réseau intégré de télécommunications – Étude et projet pilote

Amélioration du cadre technologique de l'AMT

Projet de gestion intégré – SAP

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 13,749 M\$

Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

Modernisation du système de sonorisation aux gares et sur les quais – Étude

Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude

Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote

Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote

MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS ET DURABLES : 4,430 M\$

Stationnements d'incitation pour vélo – Étude et projets pilotes

Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques

SÛRETÉ : 7,614 M\$

Amélioration des mesures de sûreté

Bornes d'identification de véhicules – Étude

Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue – Étude

Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS – Projet pilote

RÉSERVE : 10,000 M\$

PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS : 214,678 M\$

RÉSEAU DE MÉTRO : 205,925 M\$

Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro
Prolongement de la ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée
Prolongement de la ligne 2 orange – Avant-projet
Prolongement de la ligne 4 jaune – Avant-projet
Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

AUTRES MODES GUIDÉS : 8,753 M\$

Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 1 203,412 M\$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 626,970 M\$

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage
Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées
Achat et réfection de 10 locomotives usagées
Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves
Acquisition de 24 voitures passagers neuves
Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 255,516 M\$

Acquisition d'emprises ferroviaires et autres
Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaires – Phase I
Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest – Phase I
Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
Programme Réno-tunnel
Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue
Programme Réno-structures – Ponts

LIGNE DEUX-MONTAGNES : 78,058 M\$

Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache
Gare Île-Bigras – Réhabilitation
Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrooke

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON : 36,661 M\$

Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité
Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson
Gare intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent
Gare Beaufort – Agrandissement du stationnement
Gare Beaconsfield – Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus – Phases I et II

LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 33,632 M\$

Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Phases I et II
Aménagement de la gare Mirabel
Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès
Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE : 21,383 M\$

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle
Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

LIGNE CANDIAC : 72,802 M\$

Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement
Site de garage de la ligne Candiack – Aménagement permanent
Gare Candiack – Aménagement permanent

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 78,390 M\$

Bureau de projet – Electrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire
Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 766,092 M\$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 213,171 M\$

Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
Programme d'efficacité énergétique – RTMA

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 306,873 M\$

Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 19,421 M\$

Terminus et stationnement Sainte-Julie
Corridor boulevard Roland-Thérien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase II
Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II
Stationnement incitatif à Varennes

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 135,128 M\$

Corridor métropolitain Bonaventure
Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain
Route 132 secteurs Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases I et II
Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 24,945 M\$

Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles
Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition
Stationnement Repentigny
Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre
Stationnement incitatif – L'Assomption

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 66,554 M\$

Voie réservée route 116 – Phases I et II
Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères
Axe Concorde – Mesures préférentielles – Phase I
Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier
RTMA – Mesures préférentielles
Acquisition de terrains – RTMA

MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE : 95,599 M\$

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 67,409 M\$

Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTMA – Projet pilote et phase I
Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré
Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes – Phases I, II et III
Sécurité des infrastructures et des systèmes

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 7,259 M\$

Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II
Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II
Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS ET DURABLES : 20,931 M\$

Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations
Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 93,460 M\$

Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant
Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

SÛRETÉ : 4,460 M\$

Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules
Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

TABLEAU 1

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014 de l'AMT

	PROJETS EN COURS	PROJETS 2012-2013		TOTAL	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS		TOTAL	%
(en millions de \$)	DÉPENSES AU 01/01/2012	AUTORISÉS	ADM. BUDGÉTÉS	PROJETS 2012-2013-2014	AUTORISÉS	ADM. BUDGÉTÉS		
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MOYENS GUIDÉS								
Réseau de métro	7,948	0,000	154,980	154,980	0,000	42,887	200,925	91,9%
Autres modes guidés	0,000	0,000	0,753	0,753	0,000	0,000	0,753	4,1%
TOTAL	7,948	0,000	155,733	155,733	0,000	42,887	214,878	100,0%
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Flots de trains de banlieue et centres d'entretien	533,183	100,206	338,487	490,893	1,013	232,064	1 221,023	44,9%
Infrastructures communes	57,483	82,101	180,087	239,668	11,858	85,358	383,506	14,9%
Ligne Deux-Montagnes	23,283	27,537	88,838	96,963	0,000	18,213	137,830	4,9%
Ligne Vaudreuil-Hudson	2,780	0,288	32,117	32,413	0,000	1,978	37,680	1,3%
Ligne Île-de-France-Saint-Jérôme	31,448	27,877	18,127	57,064	0,000	11,085	99,535	3,9%
Ligne Mont-Saint-Hilaire	35,674	18,752	12,725	32,477	0,000	0,000	88,151	2,4%
Ligne Candiac	18,364	11,911	58,943	98,954	0,000	4,838	62,656	3,3%
Développement et consolidation du réseau								0,0%
Trains de l'Est (ligne Montserrat)	274,288	257,581	0,000	257,581	0,000	0,000	821,880	32,4%
Autres	3,380	21,834	78,872	98,940	0,000	0,000	182,328	3,8%
TOTAL	1 079,782	639,398	782,174	1 381,478	12,872	291,474	3 045,417	100,0%
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOMOBILE								
Infrastructures communes	1,140	5,784	187,778	193,900	0,000	194,425	218,125	27,9%
Axes A-25 et boulevard Pte-X	4,158	0,254	183,834	188,245	0,000	138,147	307,181	38,0%
Axes A-20 et route 132	2,258	0,730	17,336	18,080	0,000	0,000	28,235	2,0%
Axes A-10 et A-Denisville	1,378	1,488	83,783	85,213	0,000	58,005	137,886	17,4%
Axes rue Notre-Dame et rue Charlevoix - Est de Montréal	14,290	0,157	0,700	0,957	0,000	1,887	35,284	3,2%
Développement et consolidation du réseau	0,185	0,444	83,883	73,267	0,000	0,000	78,412	10,0%
TOTAL	26,577	17,824	465,480	463,235	0,000	294,732	797,950	100,0%
MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE								
Systèmes d'aide à l'exploitation	22,840	18,791	38,887	59,468	1,087	10,864	194,218	60,3%
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	0,000	0,003	0,320	13,913	0,000	0,000	21,000	14,0%
Modes de déplacement alternatifs et durables	2,282	2,891	11,158	13,808	0,000	0,113	25,381	18,8%
TOTAL	43,227	21,684	50,365	87,189	1,087	10,977	240,600	100,0%
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	22,384	0,000	71,168	71,168	0,000	0,000	92,468	100,0%
TOTAL	22,384	0,000	71,168	71,168	0,000	0,000	92,468	100,0%
SÉCURITÉ								
Sécurité	0,358	3,775	2,843	6,718	0,000	0,000	12,874	100,0%
TOTAL	0,358	3,775	2,843	6,718	0,000	0,000	12,874	100,0%
RÉSERVES								
	0,000	18,000	0,000	18,000	0,000	0,000	18,000	100,0%
TOTAL GLOBAL	1 197,964	789,979	1 402,478	2 182,987	12,879	606,219	4 082,965	100,0%

Synthèse

DU PTI 2012-2013-2014

Le PTI 2012-2013-2014 et années ultérieures présente des investissements totaux de 4 083,550 M\$, soit 1 705,849 M\$ pour les projets autorisés et 2 377,701 M\$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2012 est de 848,865 M\$, dont 403,513 M\$ admissibles à une subvention. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2014, totalisant des investissements projetés de 703,889 M\$.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI 2012-2013-2014 met l'accent sur le développement à long terme ainsi que sur le maintien du patrimoine actuel des services de transport métropolitain.

Pour 2012, l'AMT prévoit des contributions municipales de 39,105 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 8,7 % par rapport au budget 2011. Elles serviront à financer la part payable de l'AMT par ce Fonds. Ces augmentations découlent de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

TABLÉAU 2

Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

(en million de \$)	PRÉVISION 2013		BUDGET 2012		BUDGET 2011		VARIATION	VARIATION
	\$	%	\$	%	\$	%	2013 vs 2012	2012 vs 2011
Conseil d'agglomération de Brossard	22 534	55,0%	21 709	55,5%	19 980	55,5%	3,0%	8,8%
Conseil d'agglomération de Longueuil	4 154	10,1%	3 889	9,9%	3 824	10,1%	6,9%	7,3%
Ville de Lével	4 009	9,8%	3 807	9,7%	3 528	9,8%	5,3%	8,0%
Conseils unis	3 511	8,8%	3 293	8,4%	3 032	8,4%	6,0%	8,6%
Conseils unis	5 676	13,8%	5 363	13,7%	4 882	13,8%	5,0%	9,9%
Conseils unis	1 114	2,7%	1 044	2,7%	939	2,6%	6,0%	11,2%
TOTAL	40 998	100,0%	39 105	100,0%	35 963	100,0%	4,8%	8,7%

TABLEAU 3

Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODS GUIDÉS

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	APRÈS 31-12-2014	TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO								
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FLA-0001 Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro	100%	3,282	5,506	5,156	5,000	15,182	5,000	13,444
FR-0134 Prolongement de la ligne 3 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée	100%	1,505	14,415	23,118	26,352	63,085	27,142	62,362
FR-0142 Prolongement de la ligne 2 orange – Avant-projet	100%	1,555	14,415	23,118	5,000	37,533	5,000	36,000
FR-0143 Prolongement de la ligne 4 jaune – Avant-projet	100%	1,555	14,415	23,118	5,000	37,533	5,000	36,000
FR-0042 Ligne 2 orange – Station Montmorency – Amélioration du stationnement élargi	75%	5,901	5,900	5,385	5,592	5,577	15,945	21,723
SOUS-TOTAL		7,848	48,291	74,786	31,844	184,966	42,987	286,828
TOTAL		7,848	48,291	74,786	31,844	184,966	42,987	286,828
AUTRES MODS GUIDÉS								
PROJET ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION								
FR-0126 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-GLR	100%	5,000	4,275	4,478	5,000	8,753	5,000	8,753
SOUS-TOTAL		5,000	4,275	4,478	5,000	8,753	5,000	8,753
TOTAL		5,000	4,275	4,478	5,000	8,753	5,000	8,753
TOTAL – RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODS GUIDÉS		7,848	82,528	79,273	31,844	193,719	42,987	214,679

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	APRÈS 31-12-2014	TOTAL
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN								
PROJETS AUTORSÉS								
MRO-0012 Réparation préventive des systèmes détaillés des voitures de série 400 (MRS0) – Ligne Deux-Montagnes	0%	5,045	5,154	5,913	5,263	7,435	5,000	5,000
MRO-0004 / MRO-0005 Acquisition de 180 voitures bi-motrices neuves	75%	333,880	21,536	5,000	5,000	26,536	5,000	362,486
MRO-0010 Acquisition de 26 locomotives bi-motrices neuves	75%	128,080	63,199	12,180	5,002	184,857	5,708	231,540
MRO-0013 Programme de réhabilitation et/ou des systèmes critiques des voitures automobiles – Ingénierie préliminaire	0%	5,000	1,627	1,457	5,440	2,823	5,307	3,340
TI-0008 Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude	0%	5,000	5,911	5,941	5,051	5,163	5,000	5,163
MRO-0001 Fabrication et assemblage des locomotives F50	0%	2,364	4,378	5,425	5,000	4,801	5,000	7,195
MRO-0008 Révision des voitures passagers de série 700	0%	1,558	7,817	3,484	5,000	11,111	5,000	12,800
FR-0120 Mise aux normes des systèmes d'entretien des voitures de matériel roulant	0%	5,021	5,585	5,000	5,000	5,585	5,000	5,585
SOUS-TOTAL		484,884	123,686	36,673	19,705	184,366	1,813	629,843
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FR-0029 / FR-0074 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	75%	62,578	22,758	198,844	25,000	148,622	174,474	386,452
FR-0091 Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage	75%	5,954	5,199	1,787	1,841	3,827	5,000	3,881
MRO-0009 Location/acquisition et révision de 7 locomotives usagées	75%	2,741	5,044	5,279	5,000	5,223	5,000	4,984
MRO-0017 Achat et révision de 10 locomotives usagées	75%	1,882	10,485	14,872	5,000	24,957	5,000	26,530
MRO-0003 Acquisition de 19 locomotives bi-motrices neuves	75%	5,000	5,000	23,544	38,571	62,115	54,070	116,185
MRO-0002 Acquisition de 24 voitures passagers neuves	75%	5,002	35,571	37,942	11,229	94,532	3,480	87,995
MRO-0011 Véhicule rail-voile pour l'entretien de la caténaire	75%	5,144	5,119	5,119	5,000	1,110	5,000	1,254
SOUS-TOTAL		98,488	98,897	194,879	72,825	328,487	232,884	629,879
TOTAL		623,162	193,573	219,844	82,497	488,823	232,817	1 259,623
INFRASTRUCTURES COMMUNES								
PROJETS AUTORSÉS								
MRO-0015 Réparation majeure sur les cinq lignes de trains de banlieue	0%	5,000	5,000	5,000	5,000	15,000	5,000	15,000
FR-0108 Abris de trains aux différents sites de garage de rail	75%	18,319	18,511	2,170	5,000	18,881	5,000	35,000
FR-0076 Révision des infrastructures ferroviaires sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	75%	5,983	5,643	13,418	3,830	25,881	1,822	33,906
MRO-0006 Travaux d'infrastructure dans les corridors du CP	75%	5,450	7,894	5,000	5,000	7,894	5,000	14,144
FR-0027 Amélioration de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude	0%	5,729	5,518	5,000	5,000	5,518	5,000	1,346
FR-0144 Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit – Étude	0%	5,000	5,282	5,223	5,000	5,505	5,000	5,505
FR-0117 Lien piétonnier reliant le CUSM, le station de métro Vendôme et la gare – Étude	0%	5,158	5,395	5,000	5,000	5,395	5,000	5,381
FR-0088 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil	75%	4,578	5,368	10,837	4,174	23,957	5,857	36,020
SOUS-TOTAL		54,222	48,348	58,848	13,884	82,191	11,889	136,882
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
JLR-000V / JLR-0002 Acquisition d'espaces ferroviaires et autres	50%	21,582	82,484	18,734	18,734	182,822	5,000	125,514
MRO-0007 Révision et mise aux normes des systèmes électriques et caténaire – Phase 1	75%	5,389	11,403	5,425	2,880	21,889	1,942	23,259
FR-0077 Réaménagement du secteur de la gare Mont-Royal – Phase 1	75%	5,442	1,198	1,380	5,136	7,816	46,942	55,000
FR-0078 Gare Mont-Royal-Ouest – Nouvelle configuration de l'île du quai 2	75%	5,222	5,352	5,382	5,252	5,968	5,000	1,288
FR-0087 Réhabilitation et modernisation des quais à la gare Lucien-L'Allier	75%	5,824	5,184	1,185	1,298	2,575	4,185	6,784
FR-0109 Programme Réseau-Tunnel	75%	5,340	1,381	7,844	4,948	13,894	11,000	25,000
FR-0134 Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue	75%	5,000	1,210	2,238	2,800	5,548	2,123	7,671
FR-0080 Programme Réseau-structures – Ponts	75%	5,342	5,711	2,757	1,280	16,750	5,000	11,000
SOUS-TOTAL		33,591	194,821	34,829	37,841	186,897	86,368	288,919
TOTAL		87,883	182,898	96,973	48,348	289,899	77,817	388,999

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE	(en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	ARRIÉRÉ 31-12-2014	TOTAL
LIÈGE-DIEPPE-MONTAGNEN									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0054	Élargissement de la jonction de l'est	75%	23,188	18,723	13,985	4,304	37,412	0,000	37,412
FR-0057	Care A-12 - Étude	0%	0,266	0,125	0,000	0,000	0,125	0,000	0,125
SOUS-TOTAL			23,454	18,848	13,985	4,304	37,637	0,000	37,637
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0057	Prolongement du service de la ligne Cœur-Montagnen vers Saint-Eustache	75%	0,000	0,000	0,001	17,221	22,879	0,000	22,714
FR-0030	Care de l'Église - Réhabilitation	75%	0,230	1,717	0,000	0,000	1,717	0,000	1,947
FR-0051	Care de l'Église - Agencement du stationnement	75%	0,013	0,043	0,000	1,346	1,474	0,000	1,487
FR-0054	Doublement de la voie ferrée entre Saint-François et Rockers-Paroisse et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Saint-François	75%	0,740	4,431	0,007	35,829	34,907	18,213	51,910
FR-0047			1,819	0,810	18,914	36,296	66,839	18,213	79,060
SOUS-TOTAL			2,792	6,984	19,921	42,426	104,215	18,213	137,000
LIÈGE-VANDERBILT-HUDSON									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0118	Care de l'Église - Doublement de la gare - Étude	0%	0,002	0,001	0,104	0,000	0,106	0,000	0,247
FR-0115	Care de l'Église - Réaménagement du territoire - Étude	0%	0,000	0,004	0,000	0,000	0,004	0,000	0,004
FR-0054	Care de l'Église - Nouveaux aménagements - Étude	0%	0,000	0,047	0,000	0,000	0,047	0,000	0,127
SOUS-TOTAL			0,102	0,152	0,104	0,000	0,256	0,000	0,409
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0075	Trois Vandervilt-Hudson - Amélioration des infrastructures ferroviaires/accroissement de la capacité	75%	0,185	3,310	0,027	1,173	0,115	0,000	0,300
FR-0113	Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vandervilt-Hudson	75%	0,227	0,000	0,401	0,479	1,008	0,000	2,106
FR-0080	Care Vandervilt-Hudson - Aménagement permanent	75%	2,000	1,134	11,033	0,000	19,200	1,079	22,307
FR-0085	Care Vandervilt-Hudson - Aménagement permanent	75%	0,000	0,100	1,210	0,000	1,300	0,000	1,401
FR-0114	Care Vandervilt-Hudson - Aménagement d'un stationnement déposé et réaménagement du territoire - Phase I et II	75%	0,000	1,287	0,000	0,000	1,287	0,000	1,287
SOUS-TOTAL			2,412	4,731	12,670	1,673	22,610	1,079	36,091
TOTAL			2,794	6,987	19,921	42,426	104,471	19,292	137,400
LIÈGE-BLANVILLE-SAINT-JÉRÔME									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0073	Care de l'Église - Amélioration des infrastructures - Étude	0%	0,045	0,000	0,004	0,000	0,049	0,000	0,104
FR-0072	Care de l'Église - Amélioration des infrastructures - Étude	0%	0,002	0,000	0,002	0,000	0,004	0,000	0,104
FR-0080	Doublement de la voie ferrée entre Saint-Jérôme et Saint-Thérèse - Étude de faisabilité	0%	0,000	0,004	0,000	0,000	0,004	0,000	1,000
FR-0058	Care de l'Église - Amélioration des infrastructures - Étude	0%	0,287	0,000	0,000	0,000	0,287	0,000	0,287
FR-0080	Infrastructures ferroviaires - Amélioration de la capacité - Ligne Saint-Jérôme-Saint-Jacques et ajout d'une voie ou d'un quai de garage Saint-Jacques	75%	23,747	30,000	0,100	0,000	26,750	0,000	46,000
FR-0051			1,410	3,000	4,473	2,000	11,883	0,000	13,500
FR-0058	Connexion de la ligne Saint-Jérôme-Saint-Jacques dans le tunnel Mont-Royal - Étude	75%	1,943	0,002	0,000	0,000	0,002	0,000	2,386
FR-0120	Care Saint-Jacques - Agencement du stationnement	100%	1,943	0,002	0,000	0,000	0,002	0,000	2,386
SOUS-TOTAL			26,385	33,006	4,577	2,000	42,968	0,000	46,968
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0071	Care de l'Église - Amélioration des infrastructures - Phase I et II	75%	0,400	0,130	0,400	0,000	0,930	0,000	1,000
FR-0083	Aménagement de la gare de l'Église	75%	0,079	0,279	1,070	2,317	4,686	0,000	8,344
FR-0083	Care de l'Église - Aménagement permanent et amélioration des infrastructures	75%	2,272	0,110	2,018	0,000	4,390	0,000	10,000
FR-0070	Réhabilitation des quais - Ligne Saint-Jérôme-Saint-Jacques	75%	0,187	2,300	2,500	1,400	6,387	11,000	17,000
SOUS-TOTAL			2,938	2,719	5,988	3,717	22,713	11,000	36,713
TOTAL			31,668	35,725	20,559	5,717	65,681	11,000	76,681
LIÈGE-SART-SAINT-ÉLIE									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0118	Care de l'Église - Réaménagement des infrastructures - Étude	0%	0,000	0,100	0,000	0,000	0,100	0,000	0,100
FR-0080	Care de l'Église - Longueuil/Saint-Jacques - Aménagement permanent	75%	11,334	12,200	0,000	0,000	23,534	0,000	23,534
FR-0080	Care de l'Église - Aménagement permanent - Phase I et II	75%	7,000	0,100	0,000	0,000	7,100	0,000	7,774
FR-0087	Care de l'Église - Grand - Agencement et aménagement permanent	75%	3,075	0,074	0,000	0,000	3,149	0,000	3,749
FR-0084	Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Saint-Jacques-Saint-Élie	75%	4,330	7,201	0,000	0,000	11,531	0,000	11,531
SOUS-TOTAL			25,739	19,475	0,000	0,000	44,214	0,000	44,214
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0080	Care de l'Église - Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle	75%	0,000	0,000	4,410	0,037	4,447	0,000	4,447
FR-0080	Care de l'Église - Agencement et aménagement permanent	75%	4,000	1,001	1,002	0,000	6,003	0,000	6,700
FR-0087	Care de l'Église - Grand - Agencement et aménagement permanent	75%	3,002	3,075	0,000	0,000	6,077	0,000	7,040
SOUS-TOTAL			7,002	4,076	5,412	0,037	16,527	0,000	21,527
TOTAL			32,741	23,551	5,412	0,037	60,741	0,000	65,741
LIÈGE-CARLE									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0013	Care de l'Église - Étude	0%	0,001	0,073	0,000	0,000	0,073	0,000	0,104
FR-0012	Amélioration des infrastructures ferroviaires - Amélioration/Laund	75%	7,312	0,021	4,002	0,700	12,035	0,000	12,158
SOUS-TOTAL			7,313	0,094	4,002	0,700	12,108	0,000	12,262

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2013-2013-2014	APRÈS 25-12-2014	TOTAL
LIENS GARETAC (suite)								
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FR-0014 Aménagement de la gare Lucien-Vieille – Phase 1	75%	0,212	0,007	2,262	0,710	13,640	0,000	13,001
FR-0011 Gare Saint-Casimir – Aménagement permanent – Phase 1 a11	75%	2,270	0,007	0,004	0,000	7,701	0,000	14,000
FR-0008 Gare Saint-Constant – Aménagement permanent et aménagement permanent	75%	2,001	0,002	1,273	0,000	0,100	0,000	0,000
FR-0008 Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement	75%	0,110	0,003	1,001	0,000	2,100	0,000	2,270
FR-0002 Site de garage de la Gare Candiac – Aménagement permanent	75%	3,000	10,004	0,001	2,000	33,710	0,000	27,720
FR-0010 Gare Candiac – Aménagement permanent	75%	1,000	2,047	0,014	0,100	3,004	0,000	3,542
SOUS-TOTAL		11,001	10,000	10,000	10,000	60,000	0,000	72,002
TOTAL		10,000	10,000	10,000	10,000	60,000	0,000	82,000
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU								
PROJETS AUTORISÉS								
FR-0125 Tronçon de la Gare Montmorency	75%	270,000	101,100	00,000	10,000	207,001	0,000	021,000
FR-0003 Développement du réseau de trains de banlieue – Étude	0%	0,000	0,010	0,010	0,010	1,000	0,000	1,000
FR-0000 Tronçon de la Gare – Étude d'impact et de planification	0%	1,004	0,000	7,014	7,004	20,000	0,000	22,000
SOUS-TOTAL		270,000	101,100	00,000	10,000	220,000	0,000	004,700
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FR-0020 Bureau de projet – Développement du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire	75%	1,010	0,000	00,000	20,000	00,000	0,000	00,000
FR-0100 Développement du réseau de trains de banlieue – Gare A-0	75%	0,000	0,000	10,000	0,000	20,000	0,000	20,000
SOUS-TOTAL		1,010	0,000	10,000	20,000	20,000	0,000	20,000
TOTAL		270,000	101,100	10,000	30,000	240,000	0,000	240,000
TOTAL – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE		1 070,000	002,100	000,000	200,000	1 000,000	000,000	2 010,000

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOMOBILE

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2013-2013-2014	APRÈS 25-12-2014	TOTAL
INFRASTRUCTURES COMMUNES								
PROJETS AUTORISÉS								
FR-0014 Études pour des améliorations d'infrastructure	0%	0,000	1,000	1,000	1,000	3,000	0,000	3,000
FR-0112 Capacité fonctionnelle des lignes métropolitaines – Étude	0%	0,110	0,001	0,000	0,000	0,001	0,000	0,001
SOUS-TOTAL		0,110	1,000	1,000	1,000	3,000	0,000	3,000
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FR-0021 Tronçon Centre-ville – Développement d'un nouveau tronçon	75%	0,000	2,000	0,000	00,004	100,000	100,000	210,000
FR-0110 Programme d'alignement d'urgence – RTM-A	75%	0,010	1,000	0,000	0,000	2,000	0,000	2,200
SOUS-TOTAL		0,010	3,000	0,000	00,004	102,000	100,000	212,000
TOTAL		0,120	4,000	1,000	10,004	105,000	100,000	214,000
AXES A-20 ET SOUS-PROJET P-01								
PROJETS AUTORISÉS								
FR-0023 Corridor A-20 – Amélioration des transports publics – Étude	0%	0,007	0,100	0,000	0,000	0,100	0,000	0,200
FR-0009 Développement Transpère – Tronçon Centre-ville – Étude	0%	0,007	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,100
SOUS-TOTAL		0,014	0,100	0,000	0,000	0,100	0,000	0,200
PROJET ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION								
FR-0003 Voie réservée dans le centre-ville de Montréal et à Longueuil	75%	0,100	10,000	10,000	100,000	100,000	100,000	300,000
SOUS-TOTAL		0,100	10,000	10,000	100,000	100,000	100,000	300,000
TOTAL		0,114	10,100	10,000	100,000	100,100	100,000	300,200
AXES A-20 ET ROUTES 132								
PROJETS AUTORISÉS								
FR-0000 Corridor A-20 – Voie réservée et réseau prioritaire – Étude	0%	0,100	0,100	0,201	0,200	0,500	0,000	0,700
FR-0010 Axe en site propre Nord de l'axe-Robert-Thériault-De la Gare – Étude	0%	0,001	0,000	0,104	0,000	0,104	0,000	0,105
FR-0121 Route 132 corridor Deschambault – Approche de l'interconnexion Montmorency vers Verreuil – Réseau prioritaire – Étude	0%	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SOUS-TOTAL		0,100	0,100	0,305	0,200	0,604	0,000	0,804
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
FR-0034 Tronçon et développement Saint-Jude	75%	1,000	0,000	0,001	0,000	10,000	0,000	12,000
FR-0010 Corridor boulevard Robert-Thériault et route 132 – Voie réservée et réseau prioritaire – Phase II	75%	0,002	0,000	0,000	0,000	1,000	0,000	1,200
FR-0003 Voie réservée aux Concessionnaires de Chaudière-Saint-Hubert – Phase I a11	75%	0,010	2,000	1,000	0,000	3,000	0,000	4,000
FR-0020 Développement initial à Verreuil	75%	0,002	0,000	0,000	0,000	1,000	0,000	1,200
SOUS-TOTAL		2,014	2,000	1,001	0,000	14,000	0,000	19,015
TOTAL		2,114	2,100	1,306	0,200	14,604	0,000	20,819
AXES A-10 ET A-10/100								
PROJETS AUTORISÉS								
FR-0010 Amélioration du corridor pour autobus de la 10 – Étude	0%	0,201	0,100	0,000	0,000	0,000	0,000	0,300
FR-0000 Amélioration du corridor Transpère – Étude	0%	0,100	0,100	0,000	0,000	0,000	0,000	0,200
FR-0000 Tronçon et développement Transpère-Parsons – Étude	0%	0,100	0,100	0,100	0,200	0,500	0,000	0,700
FR-0100 Amélioration du développement Chaudière – Étude	0%	0,000	0,000	0,100	0,000	0,100	0,000	0,100
SOUS-TOTAL		0,401	0,400	0,200	0,200	0,600	0,000	1,200

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2013-2013-2014	APRÈS 21-12-2014	TOTAL
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
IFR-0018	75%	0,428	0,468	8,678	84,887	78,014	44,378	119,822
IFR-0148	100%	0,258	1,040	1,040	1,040	3,128	0,000	3,128
IFR-0038	75%	0,578	0,033	1,482	2,385	3,895	0,134	10,060
IFR-0038	75%	0,148	1,778	0,000	0,000	1,778	0,000	1,826
SOUS-TOTAL		0,942	3,288	12,171	88,272	83,783	44,512	134,138
TOTAL		1,378	3,767	12,819	88,941	86,213	44,512	137,888
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHEPPARD/ROCK - EST DE MONTRÉAL								
PROJET AUTORISÉ								
IFR-0025	0%	0,102	0,082	0,085	0,000	0,157	0,000	0,259
SOUS-TOTAL		0,102	0,082	0,085	0,000	0,157	0,000	0,259
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
IFR-0052	75%	0,088	0,482	2,912	0,000	2,494	0,000	2,582
IFR-0033	75%	0,087	0,741	0,122	0,000	0,903	0,000	0,950
IFR-0046	75%	0,087	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,087
IFR-0051	75%	12,208	0,000	0,171	0,196	0,361	0,000	12,575
IFR-0046	75%	0,087	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,087
SOUS-TOTAL		14,188	1,223	2,385	0,172	2,799	0,000	26,944
TOTAL		14,290	1,319	2,379	0,172	2,957	0,000	27,294
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU								
PROJETS AUTORISÉS								
PLA-0008	0%	0,305	1,180	1,040	1,040	3,270	0,000	3,635
IFR-0127	0%	0,258	0,485	0,000	0,000	0,485	0,000	0,873
IFR-0024	0%	0,087	0,040	0,020	0,000	0,087	0,000	0,158
IFR-0043	0%	0,082	0,134	0,074	0,000	0,208	0,000	0,280
IFR-0048	0%	0,088	0,408	0,080	0,000	0,408	0,000	0,412
IFR-0133	0%	0,000	0,520	0,520	0,520	1,560	0,000	1,580
IFR-0132	0%	0,000	0,157	0,188	0,258	0,523	0,000	0,529
IFR-0147	0%	0,000	0,288	0,257	0,000	0,525	0,000	0,525
IFR-0041	0%	0,012	1,288	0,112	0,000	1,400	0,000	2,382
IFR-0022	0%	0,221	0,288	0,278	0,000	0,579	0,000	0,887
IFR-0044	0%	0,083	0,080	0,178	0,000	0,258	0,000	0,368
SOUS-TOTAL		2,014	4,888	2,743	1,918	8,444	0,000	11,388
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
IFR-0017	75%	0,340	0,125	2,825	0,000	2,945	0,000	3,285
IFR-0048	75%	0,082	0,111	1,040	0,000	1,058	0,000	1,748
IFR-0148	75%	0,144	0,432	1,348	1,372	3,148	0,000	3,283
IFR-0121	100%	1,500	10,000	5,000	5,000	20,000	0,000	21,500
PLA-0005	75%	0,875	2,868	0,082	0,000	3,861	0,000	4,528
JJA-0003	75%	0,000	10,734	10,734	10,734	32,202	0,000	32,202
SOUS-TOTAL		2,791	24,368	22,421	17,148	62,688	0,000	84,844
TOTAL		4,805	29,191	25,174	18,822	73,467	0,000	92,132
TOTAL RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS		26,577	62,783	78,873	328,888	483,254	284,722	797,233

MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE

RÉFÉRENCE INTERNE (en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2013-2013-2014	APRÈS 21-12-2014	TOTAL
SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION								
PROJETS AUTORISÉS								
T1-0005	0%	0,483	0,321	0,000	0,000	0,321	0,000	0,794
T1-0021	0%	0,000	0,148	0,388	0,000	0,517	0,000	0,517
T1-0003	0%	0,078	0,028	0,000	0,000	0,028	0,000	0,104
T1-0022	0%	0,114	0,042	0,000	0,000	0,042	0,000	0,156
T1-0007	0%	0,224	0,418	0,000	0,000	0,418	0,000	0,634
T1-0013	0%	0,000	0,183	3,275	3,123	14,561	1,007	18,588
T1-0009	0%	10,153	3,884	0,000	0,000	3,884	0,000	18,047
SOUS-TOTAL		10,832	12,914	3,944	3,123	18,791	1,007	38,919
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
T1-0023	75%	0,225	4,707	1,084	0,000	5,991	0,000	6,918
T1-0018	75%	1,140	0,111	0,000	0,000	0,111	0,000	1,251
T1-0012	75%	14,943	3,288	8,382	11,887	23,298	19,148	48,446
T1-0014	75%	0,510	2,484	1,058	5,128	8,528	0,758	10,794
SOUS-TOTAL		16,818	18,832	12,342	16,913	39,887	19,904	87,489
TOTAL		27,650	31,746	16,286	20,036	58,678	20,911	126,408

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014

MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE	(en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	APRÈS 31-12-2014	TOTAL
AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE									
PROJETS AUTORISÉS									
TI-0010	Alignage dynamique sur les quais dans les gares – Phase I et II	75%	0,000	5,120	0,000	0,000	5,120	0,000	11,000
TI-0004	Modernisation du système de surveillance aux gares et sur les quais – Étude	0%	0,104	0,102	0,000	0,000	0,102	0,000	0,206
TI-0011	Système de placement dynamique aux stations/arrêts isolés – Étude	0%	0,078	0,129	0,000	0,000	0,129	0,000	0,207
TI-0019	Aide interne à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote	0%	0,104	0,334	0,000	0,000	0,334	0,000	0,438
TI-0018	Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote	0%	0,190	0,207	0,580	0,123	0,910	0,000	1,100
SOUS-TOTAL			7,166	6,062	0,680	0,123	6,889	0,000	13,749
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
TI-0002	Alignage dynamique à bord des trains – Phase I et II	75%	0,220	0,155	1,043	2,200	4,218	0,000	4,484
TI-0001	Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phase I et II	75%	0,220	0,001	0,070	0,750	1,041	0,000	1,021
TI-0006	Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable	75%	0,407	0,307	0,000	0,000	0,307	0,000	0,614
SOUS-TOTAL			0,847	0,463	2,713	2,950	6,226	0,000	7,289
TOTAL			8,013	6,525	3,393	3,141	12,915	0,000	21,068
MODÈS DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS ET DURABLES									
PROJETS AUTORISÉS									
FR-0003	Stationnement d'incitation pour vélo – Étude et projet pilote	0%	0,130	0,743	0,000	0,000	0,743	0,000	0,882
FR-0122	Identification des aménagements routiers pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude	0%	0,132	0,340	0,120	0,000	0,372	0,000	0,545
FR-0140	Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques	0%	1,350	1,117	0,500	0,000	1,000	0,000	3,043
SOUS-TOTAL			1,612	2,100	0,500	0,000	2,091	0,000	4,430
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0001	Ajust de supports et d'aires à vélo aux installations	75%	0,000	0,033	0,234	0,401	0,748	0,000	0,748
FR-0000	Programme d'ajout d'aires et de marquages sur les quais des gares	75%	0,533	3,020	2,270	2,270	8,393	0,113	10,023
FR-0002	Programme d'ajout d'aires et d'arrêtés métropolitains sur le RTM-A	75%	0,130	2,020	0,000	0,000	2,020	0,000	2,150
SOUS-TOTAL			0,663	5,073	2,494	2,770	11,186	0,113	20,921
TOTAL			2,275	7,173	2,994	2,770	13,881	0,113	25,389
TOTAL – MOBILITÉ INTELLIGENTE ET DURABLE			43,227	37,000	32,302	20,047	66,327	21,004	164,600

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	APRÈS 31-12-2014	TOTAL
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
FR-0007	Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant	75%	1,301	7,731	0,520	7,000	23,920	0,000	25,279
FR-0002	Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue	75%	20,053	30,023	0,302	0,103	47,228	0,000	60,181
SOUS-TOTAL			21,354	38,054	0,822	7,103	71,148	0,000	85,460
TOTAL – ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			21,354	38,054	0,822	7,103	71,148	0,000	85,460

SÛRETÉ

RÉFÉRENCE INTERNE	(en millions de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2012	2012	2013	2014	TOTAL 2012-2013-2014	APRÈS 31-12-2014	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS									
SLR-0002	Amélioration des mesures de sûreté	0%	0,044	1,300	1,015	0,002	2,361	0,000	0,930
FR-0020	Barrière d'identification de véhicules – Étude	0%	0,020	0,100	0,000	0,000	0,100	0,000	0,200
SLR-0003	Plan de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue – Étude	0%	0,130	0,007	0,127	0,000	0,134	0,000	0,332
SLR-0001	Installation de systèmes de sécurité sur les distributions automatiques de billets OPUS – Projet pilote	0%	0,031	0,100	0,000	0,000	0,100	0,000	0,140
SOUS-TOTAL			0,225	1,507	1,142	0,002	2,776	0,000	2,944
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
MRO-0010	Acquisition de véhicules anti-patronage et installation d'un programme de gestion de la fuite de véhicules	75%	0,000	0,000	0,370	0,125	0,395	0,000	0,395
TI-0017	Mise aux normes du système de redistribution dans le tunnel Métro-Royal	75%	1,517	2,540	0,000	0,000	2,540	0,000	4,057
SOUS-TOTAL			1,517	2,540	0,370	0,125	3,043	0,000	4,089
TOTAL – SÛRETÉ			1,742	4,047	1,512	1,127	5,819	0,000	12,874
RÉSERVE			0,000	10,000	0,000	0,000	10,000	0,000	10,000
TOTAL – PROJETS AUTORISÉS			802,091	440,302	194,734	80,003	796,879	13,070	1 704,040
TOTAL – PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION			194,913	493,613	494,974	894,891	1 482,679	990,210	2 377,791
GRAND TOTAL PT			1 187,004	933,915	679,708	894,894	2 102,067	793,280	4 082,580

Projets

D'IMMOBILISATIONS

(PTI 2012-2013-2014)

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou projets dont le financement a été confirmé par le MTQ ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

Méthodologie de calcul budgétaire

Afin de s'assurer de la saine gestion financière de ses projets, l'AMT a revu, en 2009, sa méthodologie en ce qui concerne les calculs budgétaires. Cette méthodologie s'inscrit dans l'esprit des grands principes édictés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, qui vise l'utilisation, par les organismes publics, des meilleures pratiques de planification afin de définir les risques et d'estimer les coûts et les échéanciers de la façon la plus complète et réaliste possible. De plus, l'AMT travaille en collaboration avec Infrastructure Québec pour ses projets majeurs.

Selon la méthodologie de calcul budgétaire de l'AMT, le budget des projets est évalué et réparti selon diverses catégories de coûts, qui sont :

- études et ingénierie détaillée (plans et devis) ;
- acquisition de terrain ;
- construction ;
- surveillance des travaux ;
- réserve pour inflation ;
- contingences ;
- gestion de projet ;
- frais d'intérêts et frais d'émission d'obligations.

À ces coûts s'ajoute une réserve qui est tributaire non seulement de la nature même du projet, mais également du degré d'avancement de ce dernier. De fait, les projets inscrits au PTI de l'AMT en sont tous à différentes étapes de leur cycle de vie. Certains sont à l'étape du préconcept et présentent une première évaluation budgétaire. D'autres ont déjà fait l'objet d'appels d'offres et/ou de demandes d'autorisations ministérielles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et s'appuient donc sur des données budgétaires raffinées. Cette diversité dans la maturité des projets commande l'utilisation d'une méthode de calcul budgétaire qui permette de capturer les risques et le degré de précision des budgets afin de minimiser les fluctuations budgétaires et les incertitudes en termes de planification qui y sont reliées. C'est précisément à cette fin que la méthode de calcul budgétaire a été développée.

Les budgets associés aux projets présentés dans le présent document sont toutefois estimatifs et sujets à changement.

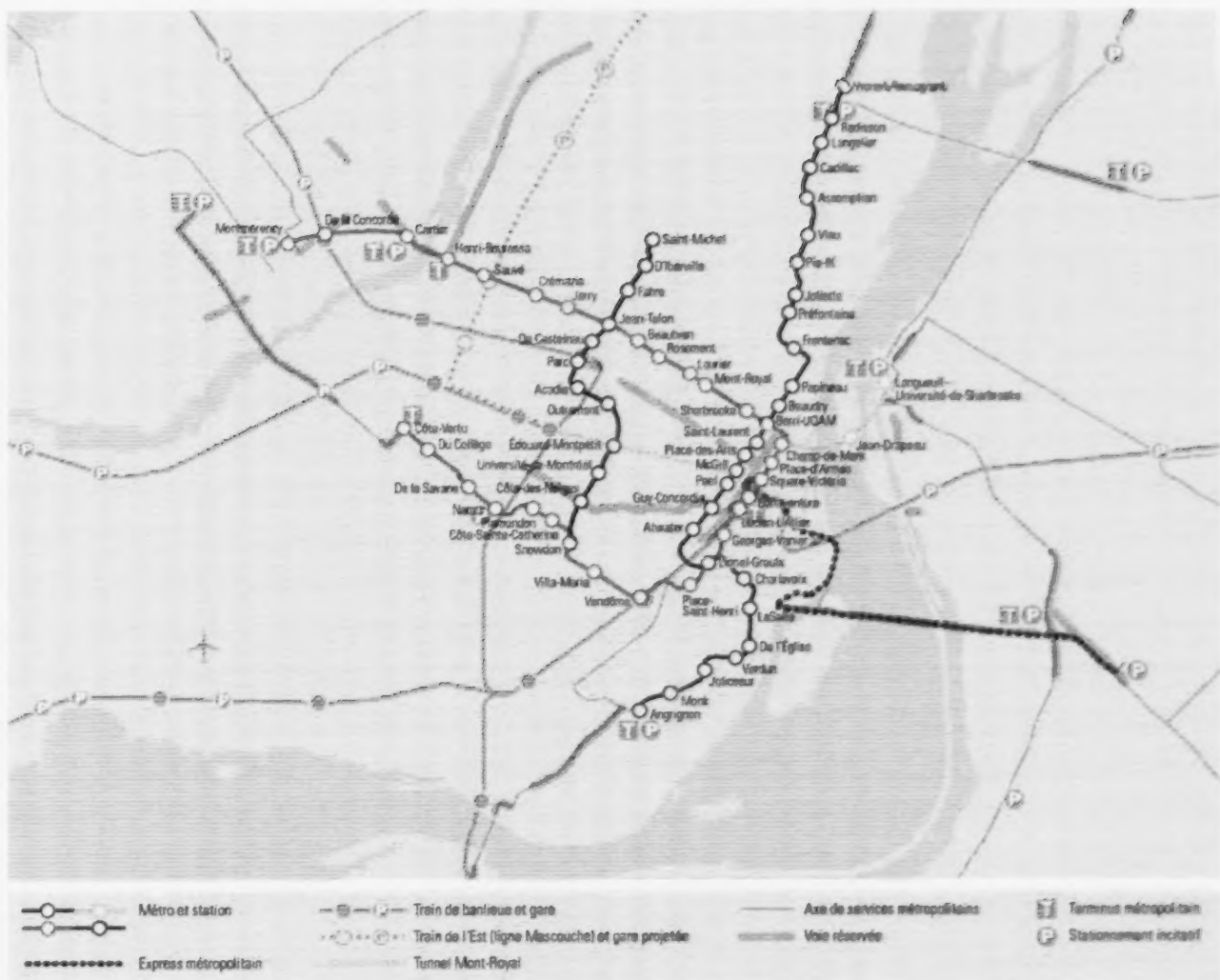
Réseau de métro et autres modes guidés

Le 16 septembre 2009, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un Bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro de la région métropolitaine de Montréal. Placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, ce Bureau de projet a pour mandat de réaliser les études et de procéder à l'analyse de l'ensemble des coûts et avantages des projets de prolongement du métro. Conformément à sa vision stratégique de développement des équipements et des services de transport collectif pour soutenir la vitalité économique et la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT souhaite étendre le réseau du métro et implanter un réseau de modes guidés qui constituera l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

Les modes lourds exercent un attrait indéniable auprès de la clientèle. Cet attrait est également perceptible dans les nombreuses requêtes de divers groupes et acteurs de la scène politique en faveur du prolongement des lignes du métro et de l'implantation de modes à capacité intermédiaire – systèmes légers sur rail (SLR), tramways, Services rapides par bus (SRB) – dans la région métropolitaine. Le développement de ces modes répond à un besoin croissant de la clientèle et permettra d'augmenter l'achalandage en transport collectif ; l'expérience du prolongement de métro à Laval en témoigne.

Les grands projets de développement des infrastructures requièrent cependant des investissements importants qui se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant. Le financement de tels projets d'infrastructures majeures doit donc faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux. L'AMT continuera à faire des représentations auprès des partenaires pour un financement accéléré des modes lourds et intermédiaires.

L'AMT entend poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres) pour le développement de modes lourds.

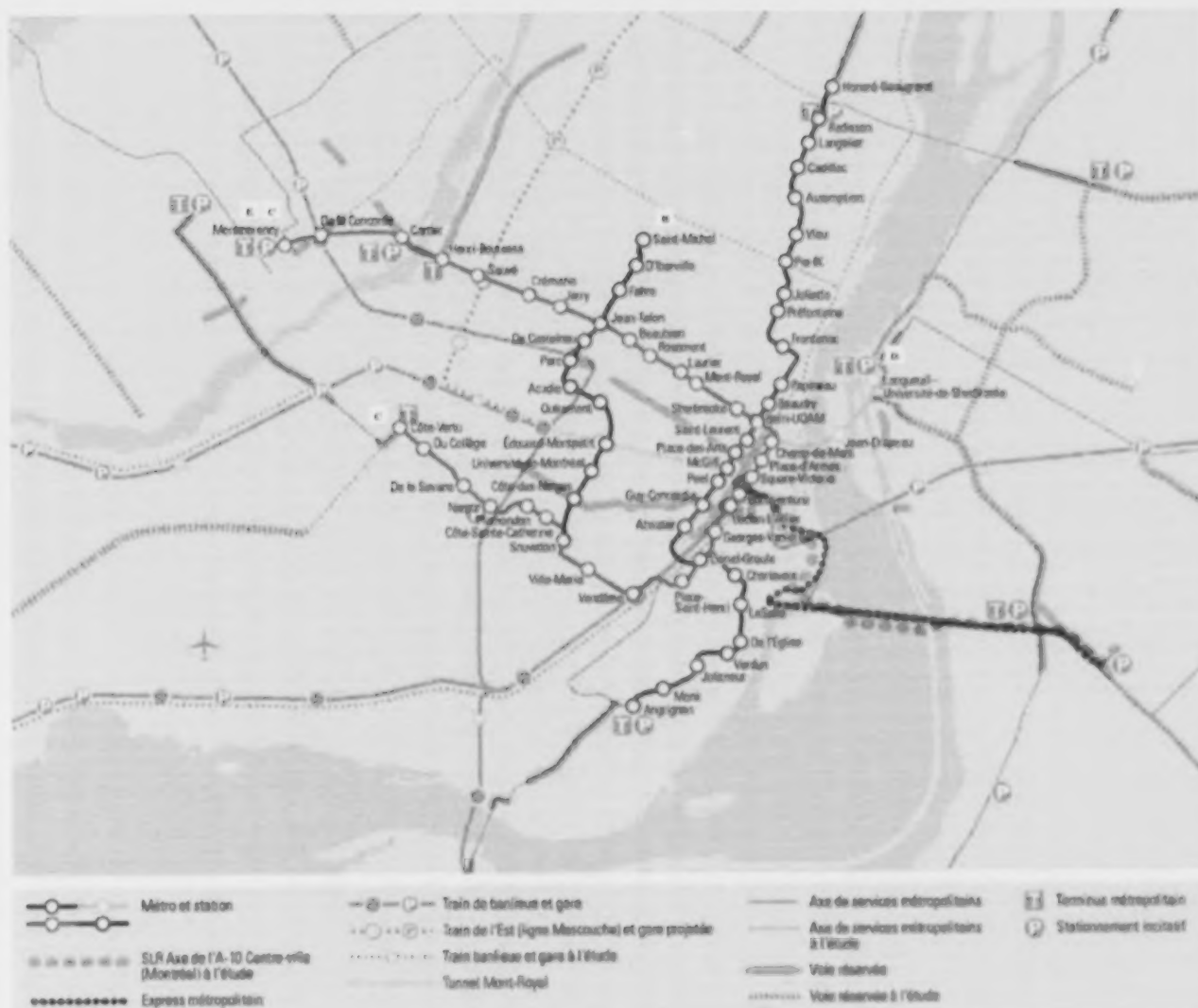




RÉSEAU DE MÉTRO

Le réseau de métro constitue l'épine dorsale du système de transport collectif dans la région de Montréal. Ce réseau est aujourd'hui utilisé à pleine capacité et plusieurs défis importants sont à relever pour améliorer la qualité du service : la rénovation des équipements existants, le développement des lignes et services ainsi que le renouvellement de la flotte de matériel roulant. Un réseau de métro moderne et étendu permettra à l'ensemble de la clientèle de la région métropolitaine de se déplacer efficacement, au moyen de services de qualité.

L'expérience du prolongement de métro vers Laval mis en service en 2007, marquée par une fréquentation au-delà des projections, témoigne de la popularité du métro comme mode de déplacement. Les besoins en mobilité de la région métropolitaine sont en croissance et le développement du réseau de métro permettra de répondre en partie à ces besoins. Pour ce faire, le gouvernement du Québec a annoncé, le 16 septembre 2008, la création d'un Bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal. Ce Bureau de projet a été placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT. Le projet vise les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro. Ce programme d'études est basé sur une analyse des risques et une revue des études antérieures réalisées en 2000-2001 sur les prolongements du métro.



Projets admissibles à une subvention

- Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro (non illustré)
- Prolongement de la ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée
- Prolongement de la ligne 2 orange – Avant-projet
- Prolongement de la ligne 4 jaune – Avant-projet
- Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement élargi

Projets admissibles à une subvention

Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro
RM. PLA-0001

L'achalandage enregistré depuis l'ouverture, en avril 2007, de trois nouvelles stations de métro à Laval a confirmé l'engouement de la population pour ce type de desserte. Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme.

Le 16 septembre 2009, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un Bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal. Ce Bureau de projet a été placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT. Le projet vise le prolongement des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro.

Prolongements à l'étude

Le Bureau a choisi d'établir un processus en sept phases qu'il a adapté aux exigences de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique du Conseil du Trésor, puisque c'est le respect de ces exigences qui décide de la poursuite du projet. Ce processus a pour fonction de donner à l'ensemble des intervenants un référentiel global du programme durant son déroulement, d'établir la séquence temporelle des prolongements, de mettre en évidence les éléments de décision gouvernementale nécessaires pour réaliser la mise en exploitation des prolongements et de décrire les principaux livrables à produire.

Les prolongements à l'étude par le Bureau de projet sont les suivants :

Ligne 2 orange

Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Carderville, ainsi que le nord-ouest de l'Île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent, et l'ouest de Laval.

Ligne 4 jaune

La ligne 4 jaune compte actuellement une seule station sur la couronne sud : Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, le Bureau de projet réalisera les études nécessaires pour le prolongement de la ligne 4 jaune sur le territoire de Longueuil.

Ligne 5 bleue

La ligne 5 bleue du métro de Montréal se termine actuellement à l'est du boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel), dans l'arrondissement Ville-Marie-Saint-Michel-Paro-Extension. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro et de favoriser la correspondance avec le SFB prévu dans l'axe Pie-IX, le Bureau de projet réalisera les études du prolongement de cette ligne vers l'arrondissement d'Anjou.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
100 %	--	3,382	1,006	1,198	--	--	13,444

Prolongement de la ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée

RM. PR-0134

La ligne 5 bleue du métro de Montréal se termine actuellement à l'est du boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel), dans l'arrondissement Ville-Marie-Saint-Michel-Paro-Extension. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro et de favoriser la correspondance avec le SFB prévu dans l'axe Pie-IX, le Bureau de projet du prolongement du métro réalisera les études du prolongement de cette ligne vers l'arrondissement d'Anjou.

Différents scénarios de prolongement seront étudiés, incluant le scénario de référence comme demandé par la Ville de Montréal. À l'aide d'une analyse multicritères, un seul tracé sera retenu et fera l'objet d'une étude d'avant-projet. Puisque le développement urbain est un enjeu important pour le projet, des études exhaustives permettront d'évaluer le potentiel de développement urbain dans la zone d'étude.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
100 %	--	1,566	14,419	23,118	38,362	27,142	92,562

Prolongement de la ligne 2 orange – Avant-projet
 Ref. F15-0142

Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent et l'ouest de Laval.

Différents scénarios de prolongement seront étudiés, incluant le scénario de référence comme demandé par les Villes de Montréal et de Laval. À l'aide d'une analyse multicritères, un seul tracé sera retenu et fera l'objet d'une étude d'avant-projet. Puisque le développement urbain est un enjeu important pour le projet, des études exhaustives permettront d'évaluer le potentiel de développement urbain dans la zone d'étude.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
100 %	—	1,555	14,415	23,118	—	—	39,088

Prolongement de la ligne 4 jaune – Avant-projet
 Ref. F15-0143

La ligne 4 jaune compte actuellement une seule station sur la couronne sud : Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau du métro, le Bureau de projet réalisera les études nécessaires pour le prolongement de la ligne 4 jaune sur le territoire de Longueuil.

Différents scénarios de prolongement seront étudiés, incluant le scénario de référence comme demandé par la Ville de Longueuil. À l'aide d'une analyse multicritères, un seul tracé sera retenu et fera l'objet d'une étude d'avant-projet. Puisque le développement urbain est un enjeu important pour le projet, des études exhaustives permettront d'évaluer le potentiel de développement urbain dans la zone d'étude.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
100 %	—	1,555	14,415	23,118	—	—	39,088

Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé
 Ref. F15-0642

Dès les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du métro de Laval, le stationnement incitatif de la station de métro Montmorency était victime de son succès. Depuis, de 700 à 900 automobiles stationnent dans les rues qui avoisinent la station, ce qui démontre hors de tout doute le besoin d'agrandissement du stationnement. La construction d'une nouvelle section du stationnement permettra d'ajouter environ 1 500 places de stationnement et suivra la mise en service des nouvelles voitures de métro sur la ligne 2 orange.

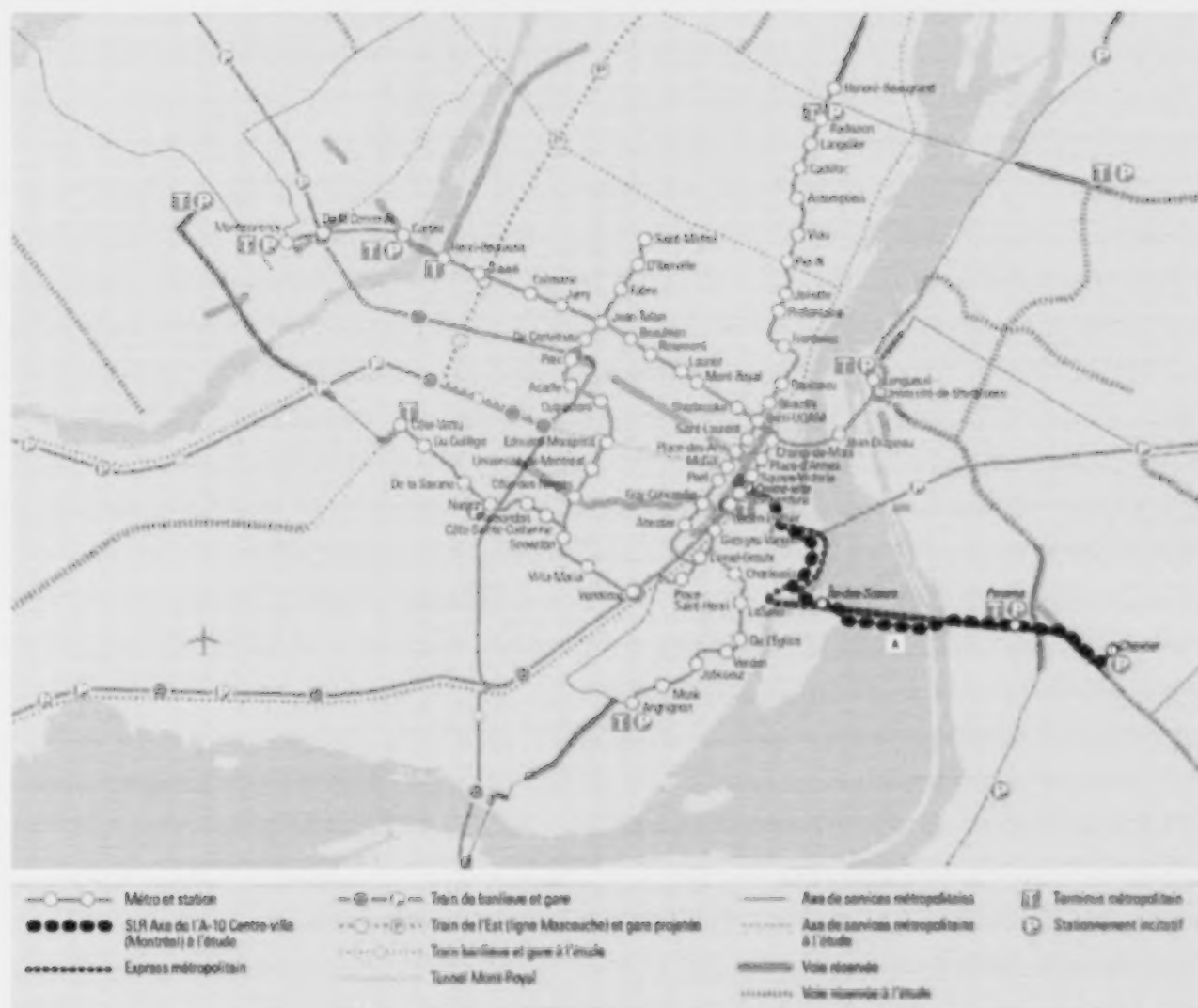
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
100 %	—	0,001	—	0,285	5,582	15,845	21,723



AUTRES MODES GUIDÉS

L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaire aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Le tramway, le tram-train et le SLR, en plus de constituer des moyens de transport attrayants, peuvent jouer un rôle dans la mise en valeur de l'environnement urbain et devenir des outils importants de développement économique.

Plusieurs études sur le développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR ont été réalisées au fil des ans. Aussi, l'AMT compte créer un Bureau de projet afin de finaliser certaines études et surtout de planifier un futur réseau régional, tout en continuant les démarches de financement pour la réalisation des projets prêts à être réalisés. Ces travaux permettront de définir le mode de capacité intermédiaire optimal (SLR, tramway, SRB), en fonction des caractéristiques spécifiques des axes.



Projet admissible à une subvention

A. Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

Projet admissible à une subvention

Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

RM. IFR-0126

Au cours des dernières années, l'AMT et ses partenaires ont réalisé plusieurs études sur le développement d'un réseau de trains légers (tramway, tram-train, SLR). La mise sur pied d'un Bureau de projet a pour but de finaliser certaines études déjà entreprises et surtout de développer de nouveaux projets, au fur et à mesure que les corridors se définissent. Ces travaux permettront de définir le mode de capacité intermédiaire optimal (SLR, tramway, SRB), en fonction des caractéristiques spécifiques des axes. À ce sujet, il est proposé de faire appel aux partenaires publics et privés afin de démarrer les études le plus rapidement possible, comme présenté lors des travaux du Plan stratégique 2020 de l'AMT avec les comités d'axes.

Études en cours

SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville (Montréal) – Mise à jour des études d'avant-projet

La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Aujourd'hui, plus de 40 000 déplacements quotidiens sont enregistrés sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. Les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville permettrait de répondre à la demande croissante, due, entre autres, à l'augmentation du prix du carburant et à la lenteur des déplacements automobiles découlant de la congestion. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait de manière préliminaire le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M\$ (dollars courants de 2005).

Le pont Champlain ayant atteint la fin de sa vie utile, le gouvernement du Canada et le MTQ ont réalisé diverses études pour déterminer les scénarios à retenir et ont mis sur pied le Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain. Dans le cadre des travaux de ce Bureau dirigé par le MTQ, l'AMT a pour mandat de mettre à jour les études d'avant-projet visant l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville, tout en étudiant les autres alternatives de transport en commun par autobus dans cet axe stratégique.

Autres études de développement d'un futur réseau

Évaluation et identification du potentiel d'implantation d'autres projets de SLR à Montréal, à Laval et sur la Rive-Sud

Plusieurs axes de transport de la région métropolitaine présentent des niveaux d'achalandage actuels et potentiels justifiant le déploiement de modes à capacité intermédiaire. Cet état de fait a été confirmé lors des consultations et par les travaux du Plan stratégique 2020 de l'AMT. Dans le but de déployer un réseau structurant de transport en commun compétitif à l'automobile, l'AMT souhaite évaluer l'opportunité d'autres projets de dessertes de mode de capacité intermédiaire ainsi que leur potentiel de développement et de requalification du tissu urbain. La démarche de comité d'axe, proposée dans le Plan stratégique 2020 de l'AMT, permettra d'évaluer les opportunités, en collaboration avec les partenaires. À cet effet, les projets proposés par les villes et les partenaires pourront faire l'objet d'études, particulièrement lorsqu'ils seront proposés sur des axes métropolitains de transport.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
100 %	-	-	4,276	4,478	-	-	8,753

Réseau de trains de banlieue

EN BREF (RÉEL 2011)

- 5 lignes de trains en fonction
- 51 gares
- 38 stationnements incitatifs offrant 17 351 places
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	34 430
Pointe du soir	31 750
Jour moyen	71 790
Mensuel	1 530 400
Annuel	16 648 800

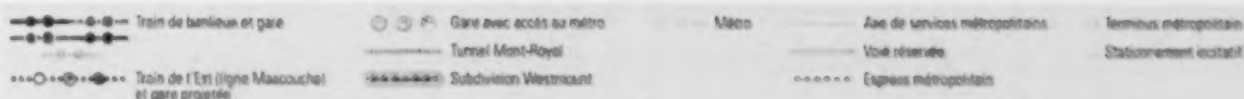
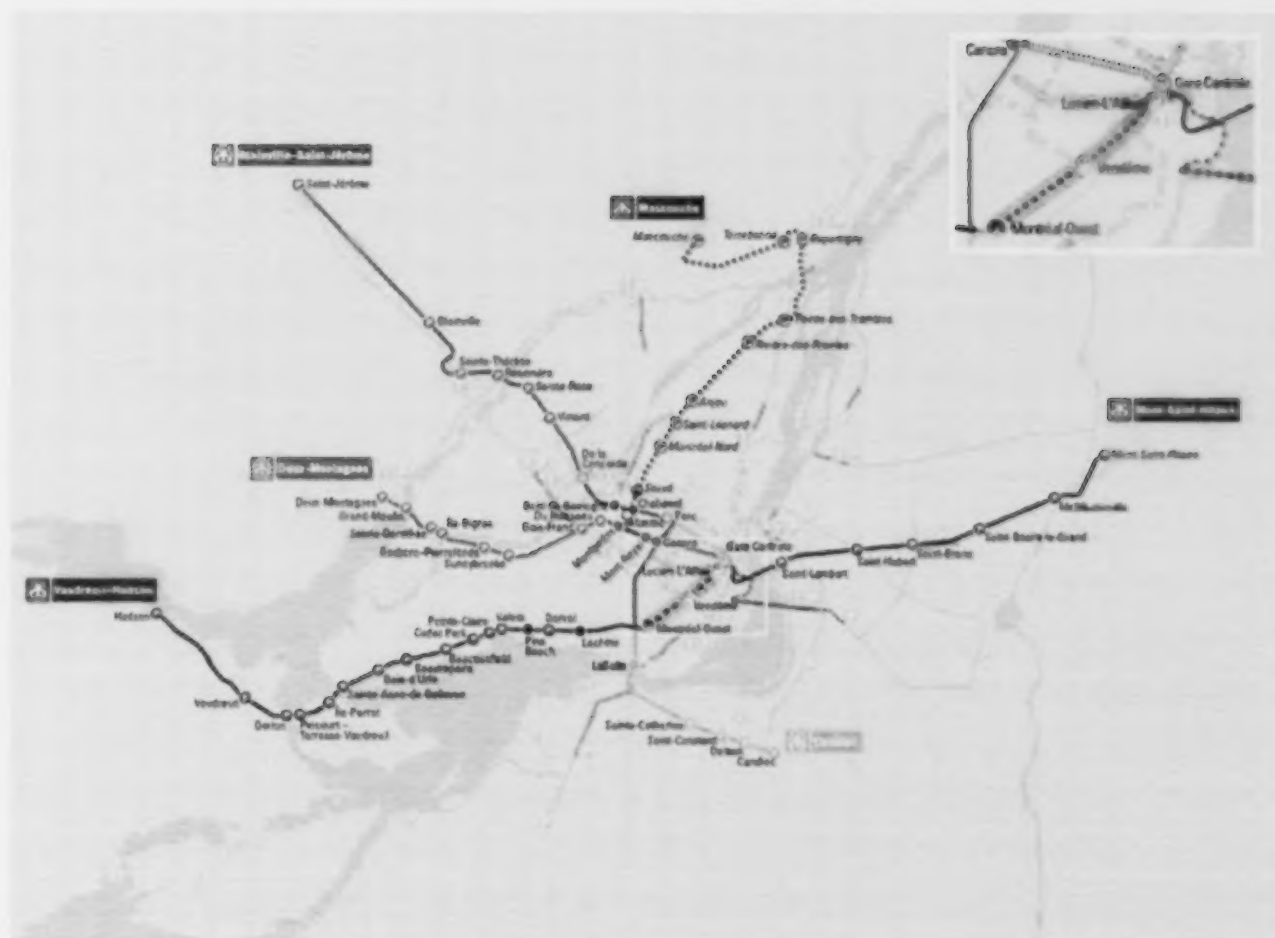
Depuis 1996, où seules les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson étaient en service, l'AMT a constamment consolidé et développé le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Trois lignes ont été ajoutées (Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001), dont deux ont depuis été prolongées : Delson jusqu'à Candiac en 2005 et Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en janvier 2007. En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, le Train de l'Est (ligne Mascouche), desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne, Mascouche) de la région métropolitaine.

Maintenir et développer le réseau pour améliorer les services

Au cours de ses 16 années d'existence, l'AMT a plus que doublé l'achalandage du réseau de trains de banlieue, le faisant passer de près de 7 millions à plus de 16,6 millions de déplacements en 2011. Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal occupe le 6^e rang en importance en Amérique du Nord pour son achalandage des trains de banlieue, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto. Afin de répondre aux attentes de la clientèle, des divers acteurs en transport ainsi que des partenaires municipaux et gouvernementaux, l'AMT doit veiller à maintenir et consolider le réseau de trains de banlieue.

Défis : Accroître l'utilisation des transports collectifs en augmentant l'achalandage des trains de banlieue • Répondre aux besoins croissants de la clientèle • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services.

Objectifs : Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes • Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle • Acquérir ou contrôler certaines infrastructures ferroviaires afin de bonifier le service offert à la clientèle • Assurer l'entretien efficace des actifs pour atteindre un haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle • Remplacer les actifs dont la durée de vie utile a été atteinte afin d'assurer la performance et la qualité des services.



Noter le nom des gares projetées et à l'étude avec le symbole :

LIÈGE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	TOTAL
Années de service	955 à ce jour	959 à ce jour	962 à 981	959 à 988	987 à 990	
	Électrification : 982 à 985	Rénovations : 982 à 989	Ramtes en service : 987 Prolongement : 2006	Ramtes en service : 2000	Ramtes en service : 2001 Prolongement : 2006	
Opérateur en impulsion	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Ailler	Lucien-L'Ailler	Gare Centrale	Lucien-L'Ailler	
Trajet (km)	39,8	512	62,8	34,8	20,8	204,4
Départs/jour	40	27	20	14	18	139
Départs/semaine	279	189	140	70	90	668
Cores	12	8	8 (+3) ¹	8 (+3) ¹	8 (+3) ¹	51
Stations métropolitaines	8	14	8	8	4	38
Places de stationnement 2010	8 021	3 808	3 088	2 848	1232	9 773
Achévement 2010	7 347 200	3 421 700	2 988 000	1 833 900	672 800	15 471 700
Achévement 2011	7 543 300	3 789 000	2 409 100	2 071 900	888 000	16 648 300
Objectif achèvement 2012	7 543 300	3 871 800	2 481 400	2 196 300	974 400	17 073 100

¹ Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac

² Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire



FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN

Moderniser la flotte pour améliorer et accroître les services

Depuis que l'AMT s'est vu confier la responsabilité de l'exploitation du réseau de trains de banlieue, il y a maintenant 16 ans, l'achalandage des trains a plus que doublé. Devant cette croissance confirmée année après année, la planification du maintien en bon état de la flotte et de son développement s'est imposée.

Le gouvernement du Québec reconnaît cette priorité et c'est pourquoi il a accordé à l'AMT, en décembre 2007, les autorisations pour acquérir 160 voitures multinationales neuves. En plus de permettre le remplacement des voitures vieillissantes, cette flotte renouvelée servira à terme à accroître la capacité d'accueil de 70 %. Le déploiement de ces nouvelles voitures a débuté à l'automne 2009 et se poursuivra lors de la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Par ailleurs, le gouvernement a approuvé le financement en 2008 pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes (électrique et diesel). La première locomotive bimode est arrivée en sol canadien en juin 2011, suivie depuis de plusieurs autres. Elles subissent des essais statiques et dynamiques avant d'être déployées sur le réseau.

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

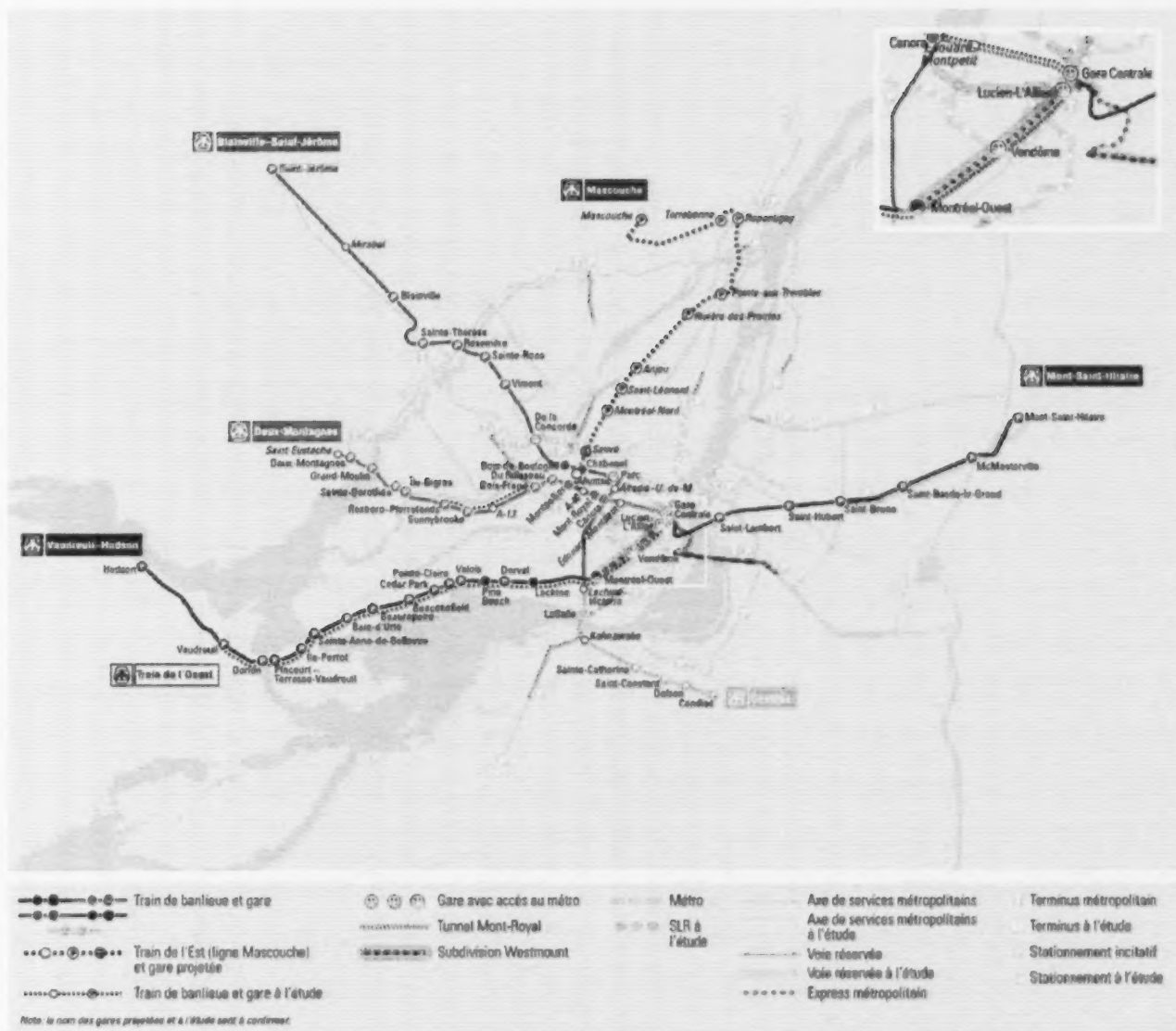
Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 312 unités de matériel roulant de 9 types différents, soit :

Matériel de traction (39 unités)

- 17 locomotives F40 (1977-1982, louées)
- 5 locomotives GP40 (1987, louées)
- 6 locomotives F59PH (1988-1994, louées)
- 11 locomotives F59PHI (2000-2001)

Voitures (273 unités)

- 191 voitures passagers à deux étages
 - 9 de série 900-900L (1969)
 - 22 de série 2000-2000L (2005)
 - 160 de série 3000-3000L (2009-2010)
- 24 voitures passagers à un étage de série 700 (1989)
- 58 voitures passagers automotrices à alimentation électrique par caténaire de type MR90 (1995)



Projets autorisés

- Réparations prioritaires de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes (*non illustré*)
- Acquisition de 160 voitures multಿನiveaux neuves (*non illustré*)
- Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves (*non illustré*)
- Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automotrices – Ingénierie préliminaire (*non illustré*)
- Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude (*non illustré*)
- Fiabilisation et amélioration des locomotives F59 (*non illustré*)
- Révision des voitures passagers de série 700 (*non illustré*)
- Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant (*non illustré*)

Projets admissibles à une subvention

- I. Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant (*non illustré*)
- J. Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage (*non illustré*)
- K. Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées (*non illustré*)
- L. Achat et réfection de 10 locomotives usagées (*non illustré*)
- M. Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves (*non illustré*)
- N. Acquisition de 24 voitures passagers neuves (*non illustré*)
- O. Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire (*non illustré*)

Projets autorisés

Réparations prioritaires de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes RM. MRO-0012

Les 58 voitures automotrices MR90 utilisées sur la ligne Deux-Montagnes transportent plus de 7,5 millions de passagers par année, soit près de 45% des usagers du réseau de trains de banlieue. Fabriquées en 1994-1995, elles ont accumulé plus de 700 000 km. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Différentes analyses indiquent que des travaux de réhabilitation doivent être effectués pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long termes. Ces travaux seront couverts ultérieurement dans le cadre du projet Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures passagers automotrices – Ingénierie préliminaire [réf. MRO-0013].

En attendant, des travaux urgents sont nécessaires pour assurer à court terme la fiabilité du service. Au cours des dernières années, plusieurs réparations ont déjà été effectuées. Certaines d'entre elles doivent être effectuées périodiquement d'ici au reconditionnement en profondeur. Les principaux composants visés par ce projet sont les moteurs de traction, le système de freinage et certains systèmes électriques. Tout retard dans l'exécution de ces travaux pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont quotidiennement en service et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres éléments.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
—	—	0,645	5,154	1,913	0,383	—
						8,095

Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves

Réf. MRO-0004/MRO-0005

Depuis que l'AMT est responsable du réseau de trains de banlieue, il y a maintenant 15 ans, l'achalandage a plus que doublé, entraînant une saturation des services. À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe atteignait déjà des sommets : dès ce moment, sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, jusqu'à 50 % des usagers étaient debout dans 18 des trains. Face à cette situation et considérant les perspectives de développement du réseau, comme la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche), de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de voitures pour répondre à la demande actuelle et anticipée.

C'est pourquoi l'AMT a annoncé en décembre 2007, de concert avec le MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 160 voitures multiniveaux. Avec ces nouvelles voitures, l'AMT est en mesure de renouveler sa flotte désuète et d'accroître le service. La réception des voitures, qui a débuté en novembre 2009, s'est poursuivie jusqu'en juin 2011. Les voitures dédiées au Train de l'Est (ligne Mascouche)* y seront toutefois transférées lors de sa mise en service. Le projet inclut également les modifications aux infrastructures et au matériel roulant existant pour la mise en service des nouvelles locomotives sur le réseau de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	333,980	21,536	6,980	—	—	362,496

* Ce budget d'investissements représente le coût de 130 voitures multiniveaux. Le coût des 30 voitures multiniveaux prévues pour le Train de l'Est (ligne Mascouche) est présenté dans le budget de ce projet (réf. IFR-0128).

Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves

Réf. MRO-0010

Considérant les perspectives de développement du réseau, comme la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) et l'électrification éventuelle de l'ensemble du réseau de trains de banlieue, de même que le maintien du patrimoine, l'AMT a fait le choix de procéder à l'acquisition de locomotives bimodes.

En août 2008, l'AMT a donc annoncé, de concert avec le MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes. Le coût total du projet inclut, entre autres, les provisions pour le taux de change et les contingences, les douanes, les pièces de rechange, l'ingénierie et la surveillance. Ces nouvelles locomotives bimodes serviront au remplacement des locomotives désuètes, à l'accroissement du service et à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche)*. Elles permettront aussi d'amener à la Gare Centrale le futur Train de l'Est (ligne Mascouche) et les trains de la ligne Blainville-Saint-Jérôme, ce qui réduira le temps de parcours de cette ligne d'environ 15 minutes.

La première locomotive bimode est arrivée en sol canadien en juin 2011, suivie depuis de plusieurs autres. Elles subissent des essais statiques et dynamiques avant d'être déployées sur le réseau.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	126,086	83,199	12,188	9,492	0,706	231,649

* Ce budget représente le coût de 15 locomotives neuves. Le coût des cinq locomotives bimodes prévues pour le Train de l'Est (ligne Mascouche) est présenté dans le budget de ce projet (réf. IFR-0128). De plus, le contrat des 20 locomotives prévoit deux options contenant chacune l'acquisition de cinq locomotives supplémentaires.

Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automotrices – Ingénierie préliminaire
 Réf. MRO-0013

Les voitures MR90 de série 400 ont été fabriquées en 1994-1995. Ces voitures automotrices ont maintenant un historique d'entretien qui permet de déterminer des éléments récurrents d'entretien et d'autres éléments influant sur leur fiabilité. En effet, le programme de réhabilitation des voitures permettra notamment d'étudier la modification ou le remplacement du système de propulsion des voitures, incluant les moteurs de traction, qui subissent actuellement des réparations majeures à intervalles réguliers. De plus, il permettra d'étudier l'amélioration de certains systèmes, tant au niveau électrique que mécanique. Finalement, le programme prévoit l'étude de nombreuses mises à jour des voitures en vue d'un reconditionnement de mi-vie complet qui permettra d'assurer la pérennité des voitures et le confort des usagers empruntant celles-ci. Il est à noter que le budget présenté inclut l'ingénierie préliminaire requise.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs	TOTAL
-	-	-	1,027	1,457	0,449	0,307	3,240

Note : une demande de subvention a été déposée auprès du programme Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer la portion des études du présent projet; le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % des coûts de l'étude.

Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude
 Réf. TI-0008

Depuis plusieurs années, des projets de recherche ont été réalisés dans le monde afin de mettre en place des systèmes de surveillance et de contrôle ayant pour objectif de diminuer le nombre d'incidents et de collisions ferroviaires. En septembre 2008, le gouvernement américain a adopté une loi qui oblige les compagnies ferroviaires à soumettre un plan d'implantation d'un tel système avant mars 2010 et à en compléter sa mise en place d'ici 2015. Du côté canadien, les modifications aux infrastructures et au matériel roulant restent à déterminer pour chaque transporteur.

Toutefois, puisque certaines orientations et technologies restent à préciser et qu'aucune réglementation n'a encore été entérinée au Canada, la réalisation de l'étude initiale ne débutera qu'en 2012. L'AMT prévoit étudier les impacts de ces nouvelles mesures afin de s'assurer que les locomotives et les loges de conduite seront en mesure de fonctionner sur les lignes du CN et du CP après 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs	TOTAL
—	—	—	0.011	0.041	0.051	—	0.103

Fiabilisation et amélioration des locomotives F59
 Réf. MRO-0001

Les locomotives F59 ont maintenant dix ans de service. À l'été 2009, des signes d'usure importants ont été découverts sur le moteur diesel principal d'une locomotive et d'autres signes laissent croire que les autres locomotives de la flotte étaient dans un état semblable. Un programme a été lancé dès 2010 afin de connaître l'étendue réelle des travaux à effectuer pour améliorer la fiabilité des locomotives F59. Ces analyses ont permis de préciser les travaux à réaliser et d'effectuer une révision budgétaire. Les travaux urgents identifiés sont les suivants :

- le remplacement ou la remise à niveau de pompes ;
- le remplacement d'ensembles de puissance des moteurs diesel principaux ;
- le remplacement de moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes.

Ces entretiens majeurs recommandés par le fabricant des locomotives sont indispensables pour assurer la fiabilité du service. De plus, puisque les nouvelles voitures de série 3000 consomment davantage de puissance, une étude de faisabilité et de conception est prévue afin d'optimiser la puissance des générateurs énergétiques embarqués.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs	TOTAL
-	-	2 394	4 376	0 425	-	-	7 195

Note : Une demande de subvention a été déposée auprès du programme Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer la demande d'étude. Le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % des coûts de l'étude.

Révision des voitures passagers de série 700
RM. MRO-0008

Après 22 années de service, les 24 voitures de série 700 ont atteint leur mi-vie. L'AMT désire les remettre en état afin d'assurer la pérennité de leur confort, leur sécurité, leur fiabilité, et ainsi conserver leur valeur marchande. L'AMT a temporairement retiré du service les voitures 700, du fait de l'arrivée progressive des voitures 3000. La mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) et les projections d'achalandage demanderont le retour graduel des voitures 700 à partir de la fin de 2012. L'AMT saisit donc cette fenêtre d'opportunité pour effectuer les travaux de réflexion sans avoir à perturber l'offre de service.

Les systèmes et composants suivants doivent être révisés :

- les freins ;
- la suspension ;
- les bogies ;
- les attelages ;
- le chauffage et la climatisation ;
- les portes et fenêtres ;
- les aménagements intérieur et extérieur ;
- le système de communication ;
- l'alimentation électrique.

Les voitures de série 700 seront utilisées à long terme sur le service régulier aux gares avec quais bas. Les travaux de réflexion s'effectueront entre 2012 et 2013.

L'AMT a décidé de profiter du projet initial de révision des voitures 700 pour mettre en place des éléments supplémentaires, comme l'ajout de supports à vélo et le rembourrage des sièges, afin d'améliorer le confort de la clientèle. De plus, afin de se conformer à un nouveau règlement de Transports Canada entrant en vigueur en janvier 2012, de nouveaux klaxons devront être installés. Finalement, certains composants d'origine qui contrôlent le système de freinage doivent être remplacés, car ils sont usés et désuets.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
-	-	1,558	7,817	3,494	-	-	12,869

Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant

Ce projet vise à s'assurer de la conformité du matériel roulant avec une nouvelle réglementation de Transports Canada. Cette réglementation exige de nouvelles spécifications et de nouveaux emplacements pour les avertisseurs sonores sur les locomotives et voitures loges des trains voyageurs roulant à plus de 105 km/h, et ceci à compter du 1^{er} janvier 2012. L'AMT effectue des études afin d'identifier les besoins spécifiques. Le résultat de ces études permettra d'identifier les modifications à effectuer durant l'année 2012. Les coûts du projet ont été revus, car un plus grand nombre d'unités de la flotte du matériel roulant de l'AMT devra faire l'objet d'interventions.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
-	-	0.021	0.585	-	-	-	0.606

Projets admissibles à une subvention

Besoins additionnels en matière de matériel roulant

La modernisation du parc de matériel roulant de l'AMT a été lancée en 2007 et 2008 avec l'octroi de contrats de fabrication pour 160 voitures passagers multiniveaux de série 3000 et 20 locomotives bimodes (électrique et diesel). Le nombre de voitures et de locomotives requises a été défini à l'époque sur la base de prévisions d'accroissement de l'achalandage pour l'horizon 2015.

L'AMT constate qu'avec l'augmentation de l'offre de service des dernières années ainsi que l'accroissement de la capacité des trains de banlieue grâce à la mise en service des voitures 3000, de nombreux citoyens font maintenant le choix du transport collectif. L'AMT procède de façon continue à une évaluation et à un bilan de son parc de matériel roulant et révisé ses besoins dans l'optique de répondre à la demande et d'accroître l'offre de service au-delà de l'horizon 2015. L'AMT a saisi l'opportunité d'acquiescer 10 locomotives F56 déclarées excédentaires par Go Transit. Elle évalue aussi la possibilité d'exercer les options qu'elle détient auprès de Bombardier pour l'achat de 10 locomotives bimodes additionnelles. Ces acquisitions se feront dans un souci d'assurer la continuité et la fiabilité du service et d'uniformiser la flotte de matériel roulant.

Assurer l'entretien adéquat de la flotte

Le remplacement du matériel roulant actuel, l'accroissement de la capacité des lignes de trains de banlieue et la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) auront pour conséquence l'élargissement de la flotte de matériel roulant de l'AMT et généreront une pression accrue sur les infrastructures existantes. Les aménagements de garage et d'entretien du CP et du CN ne pouvant répondre à un tel accroissement, l'implantation de sites de garage et de centres d'entretien s'est imposée afin d'améliorer la performance et la fiabilité du service, d'accroître l'efficacité de l'entretien, et ce faisant, d'assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue.

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant

RM-IFR-002MFR-0074

Avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000 et locomotives bimodes, la flotte de matériel roulant de l'AMT est passée d'environ 200 à plus de 300 unités en 2011. L'AMT doit pouvoir accueillir et entretenir ce nouveau matériel roulant.

Jusqu'à récemment, l'entretien du matériel roulant était assuré par deux exploitants, le CN et le CP, dans leurs installations déjà existantes (la Gare Centrale, et les triges Sorlin, Saint-Luc et Taschereau). La majorité de ces installations a été conçue pour effectuer l'entretien du matériel roulant de fret, lequel a priorité sur le matériel de l'AMT. Elles n'offrent ni la disponibilité, ni l'équipement moderne, ni le personnel spécialisé pour effectuer l'entretien adéquat de l'équipement de l'AMT.

Avec l'accroissement de sa flotte, l'AMT a aussi besoin d'emplacements plus grands pour garer ses trains près des gares terminales du centre-ville (Gare Centrale et gare Lucien-L'Allier) entre les heures de pointe. Ces sites ne doivent pas être éloignés de plus de 10 km des gares du centre-ville de façon à ce que les trains soient disponibles pour l'heure de pointe du soir. Cette période d'attente est depuis toujours mise à profit pour procéder aux inspections et entretiens réguliers des trains ainsi qu'aux réparations mineures.

Une analyse des installations d'agences de trains de banlieue nord-américaines, telles qu'à Toronto, Boston, New Jersey, Los Angeles, San José et New York, a d'ailleurs révélé la désuétude des installations montréalaises actuelles, au détriment du maintien du patrimoine des voitures, des locomotives et de tous les équipements connexes. Par ailleurs, le CN et le CP ne désirant pas renouveler à moyen terme leur contrat d'entretien, l'AMT y a vu l'occasion de trouver de nouveaux fournisseurs spécialisés et de mettre en place des installations conformes aux normes actuelles de l'industrie. Elle veut privilégier les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale et inscrire ce projet dans une démarche de certification reconnue.

Depuis 2005, l'AMT a donc analysé ses besoins en matière de programmation d'entretien, tout en cherchant des sites capables de recevoir ces installations. Elle a d'abord recherché un site unique capable de recevoir l'ensemble de sa flotte. Mais l'analyse a révélé que :

- les réseaux CN et CP ne communiquent pas entre eux à proximité des gares terminales du centre-ville ;
- il n'y a pas de site assez grand, à proximité des gares terminales du centre-ville, relié aux deux réseaux ;
- la logistique de déplacer les trains quotidiennement d'un réseau vers l'autre, aller-retour, pour leur garage et leur entretien est coûteuse et constitue un risque élevé pour la fiabilité du service.

La solution visant à conserver des sites autonomes pour chacun des réseaux s'est alors imposée.

Deux projets se sont ainsi dessinés : l'AMT ouvrira un centre d'entretien et un site de garage à Lachine (sur une portion du terrain de la cour Sortin) pour le matériel circulant sur les voies du CP, et un autre à Pointe-Saint-Charles pour celui circulant sur les voies du CN. Chacun des sites identifiés possède une réserve de terrain pour une expansion future du parc de matériel roulant (pour son site de Lachine, les besoins totaux de l'AMT se chiffrent par exemple entre 20 et 30 hectares de terrain). De façon à optimiser la fiabilité du service, l'AMT vise la plus grande autonomie possible dans les mouvements entre les gares et les ateliers. Les sites choisis sont les plus performants à cet égard, car ils minimisent les interférences avec le trafic de fret, mais ils nécessiteront des infrastructures d'accès directs supplémentaires.

Le projet dans son ensemble est évalué à 386,452 M\$. L'augmentation du budget à cette édition du PTI est liée à la prise de provisions pour l'inflation pour le centre de Pointe-Saint-Charles considérant la date d'achèvement anticipée (2015). Ce budget comprend l'acquisition et la préparation des sites, les accès ferroviaires, les garages de jour et la construction des ateliers. Il comprend également des provisions pour des accès ferroviaires améliorés.

Centre d'entretien et site de garage de Lachine

Le contrat d'entretien du CP venant à échéance en juin 2010, l'AMT a travaillé activement à organiser pour cette date, sur le terrain situé à la cour Sortin acquis en 2000, un service temporaire d'inspection et d'entretien. Elle a donc sollicité le marché, comme le font ses principaux homologues en Amérique du Nord, selon une procédure d'appel de propositions s'adressant à l'expertise internationale. En février 2010, un contrat a été octroyé à Bombardier pour l'inspection et l'entretien temporaire du matériel circulant sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Ce contrat, en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2010, est valide pour une période de trois ans. La fin de ce contrat coïncidera avec la mise en service du centre d'entretien Lachine. L'AMT pourra alors solliciter le marché pour des services d'entretien complet à l'intérieur d'installations modernes et adaptées à son matériel roulant.

Dans l'esprit de la nouvelle Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, l'AMT a aussi collaboré avec Infrastructure Québec afin de déterminer le modèle d'affaires le plus opportun pour réaliser le projet. Au terme des analyses réalisées, le modèle retenu consiste en la conception, la construction et le financement à court terme du centre d'entretien Lachine par un concepteur-construteur et l'octroi d'un contrat de service de moyenne durée pour l'entretien du matériel roulant, qui comprendrait aussi l'entretien régulier des installations.

Le Conseil des ministres a autorisé à l'automne 2010 le lancement du processus d'appel d'offres en vue de la sélection d'un partenaire concepteur-construteur. L'appel de proposition lancé en novembre 2010 a permis à l'AMT de sélectionner trois candidats pour la phase suivante du processus, qui consiste à préparer des offres techniques et financières complètes pour la réalisation du projet. Le dossier d'affaires final (DAF) du projet en vertu de la Politique-cadre a été approuvé par le Conseil des ministres le 18 avril 2012, ce qui a permis à l'AMT d'octroyer le contrat pour la réalisation de ce projet.

Le nouveau centre d'entretien pourra recevoir 13 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découpage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa vie utile.

Les premiers travaux d'aménagement du site de Lachine ont commencé au début de l'année 2010. La conception du centre d'entretien lui-même est en cours de conception et l'AMT prévoit que la construction sera parachevée pour fin 2013.

En plus de la participation financière du gouvernement du Québec, ce projet bénéficie du soutien financier du Fonds PPP Canada du gouvernement du Canada.

Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles

Actuellement, les trains de l'AMT circulant sur les voies du CN sont garés aux installations du CN à la Gare Centrale, qui est à pleine capacité. De plus, le CN éprouve des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien du matériel roulant de l'AMT, causés principalement par l'attrition du personnel et l'absence de formation pour la relève. Il sera donc incapable d'assurer l'entretien des nouvelles voitures du futur Train de l'Est (ligne Mascouche), de réaliser l'entretien des nouvelles locomotives bimodes ou de soutenir toute hausse de service programmée par l'AMT.

Situé sur le terrain abritant les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l'AMT, le nouveau centre d'entretien recevra donc le matériel roulant des lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, ainsi que le matériel roulant du Train de l'Est (ligne Mascouche) et celui de la ligne Blainville-Saint-Jérôme, lorsque sa gare terminale deviendra la Gare Centrale. Les études d'avant-projet étant maintenant terminées, le projet a été soumis à la population du sud-ouest dans le cadre d'une consultation publique à l'automne 2010. Le projet de Pointe-Saint-Charles a reçu un accueil très favorable des citoyens et des élus municipaux. Ceux-ci sont satisfaits de constater que l'AMT a mis en place des mesures concrètes de mitigation afin de réduire les nuisances pour le quartier et d'enfin voir l'activité ferroviaire renaître à Pointe-Saint-Charles.

Le projet de Pointe-Saint-Charles comportera également un volet social très important. En effet, l'AMT travaille de pair avec les acteurs du milieu pour que son projet favorise le développement de la localité. À cet égard, elle mettra sur pied, en collaboration avec l'organisme local RESO, un centre de formation dédié à l'industrie ferroviaire au sein même de ses installations. Ce centre offrira aux citoyens une opportunité unique de développer des compétences très recherchées dans le milieu ferroviaire et la population locale jouira éventuellement d'un accès privilégié à des emplois de qualité et bien rémunérés.

Tout comme pour le centre d'entretien Lachine, ce projet est assujéti à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Par conséquent, l'AMT a collaboré avec Infrastructure Québec afin de déterminer le modèle d'affaires le plus opportun pour réaliser le projet.

Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et le centre d'entretien devrait être opérationnel dès 2015. Certains travaux d'aménagement de voies ferrées seront quant à eux achevés en 2016.

Le site pourra recevoir 19 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, trois voitures multiniveaux et deux couples de MR90 (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque), un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

Une demande de soutien financier a été déposée pour ce projet au Fonds PPP Canada du gouvernement du Canada.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	24,750	62,576	22,758	106,644	20,000	174,474	386,452

Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage

RM. IFR-0091

L'AMT inspecte quotidiennement ses voitures passagers et ses locomotives, en particulier l'état des roues et des sabots de frein. Le projet consiste donc en l'installation de deux plates-formes d'inspection automatisée, soit une au site de garage de Lachine et une seconde au site de garage de Pointe-Saint-Charles. Ces deux sites d'entretien ont été ciblés puisque l'ensemble du matériel roulant convergera vers ceux-ci, ce qui permettra de maximiser l'utilisation des plates-formes d'inspection.

L'installation de ces plates-formes permettra :

- d'effectuer quotidiennement un meilleur suivi de l'usure des roues et des sabots de frein à moindre coût ;
- d'effectuer une meilleure planification du réusinage des roues et des changements de roues ;
- de prélever les données statistiques en vue de constituer un historique concernant les équipements ;
- d'engendrer une économie de coût de main-d'œuvre, de transport et de manutention ;
- d'engendrer une économie éventuelle en modifiant les fréquences d'inspection, ce point devant toutefois obtenir préalablement une approbation par le CN, le CP et Transports Canada.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	0,054	0,199	1,787	1,841	—	3,881

Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées

RM. MRO-0009

Un contrat pour la location/acquisition de sept locomotives a été conclu en 2008 avec *New Jersey Transit* (NJT) afin de disposer rapidement du matériel roulant nécessaire à l'accroissement des services de trains de banlieue. Ce matériel roulant usagé a nécessité des travaux de réfection avant leur mise en service. Ces locomotives usagées sont essentielles jusqu'à la mise en service des locomotives bimodes. Cela dit, en raison de leur condition générale ainsi que de leurs caractéristiques techniques limitées pour l'alimentation électrique des voitures, l'AMT ne prévoit pas les utiliser au-delà de l'horizon 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	3,741	0,644	0,279	—	—	4,664

Achat et réfection de 10 locomotives usagées

RAE MRO-0017

Le parc de locomotives de l'AMT compte 11 locomotives de modèle F59 qui seront utilisées, à terme, sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac. En raison de l'accroissement de l'achalandage sur ces lignes, et pour répondre aux besoins futurs de l'AMT, des locomotives supplémentaires sont nécessaires. L'achat de locomotives compatibles et similaires permettra d'harmoniser la flotte de locomotives sur ces deux lignes de trains de banlieue. En 2010, l'AMT s'est vu offrir l'opportunité d'acquérir 10 locomotives F59 usagées. Ces locomotives ont un cycle de vie résiduel intéressant par rapport au coût d'achat proposé et, grâce à des travaux de réfection, elles permettront à l'AMT d'assurer la fiabilité des services en plus de constituer une réserve suffisante pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives permettront le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	—	1,982	10,485	14,072	—	—	26,539

Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves

RAE MRO-0003

Dans la foulée du contrat d'acquisition de locomotives bimodes conclu en 2008 avec Bombardier, l'AMT souhaite exercer ses deux options d'achat pour 10 locomotives bimodes additionnelles. Ces locomotives sont requises pour assurer la pérennité et la fiabilité du service de trains de banlieue pour l'horizon 2015-2020, de même que pour répondre aux besoins en lien avec de nouveaux projets de développement. L'AMT souhaite également profiter de l'opportunité d'affaires que constituent les options d'achat négociées en 2008 avec Bombardier et ainsi acquérir du matériel roulant neuf à un prix intéressant. La polyvalence de ces locomotives leur permettra de s'intégrer à un réseau électrifié et viendra donc augmenter la flexibilité de la flotte de matériel roulant de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	—	—	—	23,544	38,571	54,070	116,185

Acquisition de 24 voitures passagers neuves

RAE MRO-0002

En 2007, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 160 voitures passagers multiniveaux de série 3000 neuves afin de remplacer les voitures à étage de série 1000 et d'accroître la capacité sur le réseau de trains de banlieue. Le nombre de voitures requises avait été défini sur la base de prévisions d'accroissement de l'achalandage. Or, il s'est avéré que l'achalandage sur certaines lignes a crû plus rapidement que prévu. C'est pourquoi l'AMT désire acquérir 24 voitures neuves additionnelles. Le coût d'acquisition de ces voitures a été ajusté à la lumière des récentes transactions réalisées entre Bombardier et d'autres sociétés de transport comparables pour le même modèle de voitures.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	—	0,002	36,671	37,642	11,220	3,480	87,995

Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire

RAI MRO-0011

L'entretien du système d'alimentation électrique par caténaire s'effectue à l'aide d'un véhicule rail-route doté de l'équipement permettant d'effectuer une telle maintenance. Après plus de 15 ans de service, le véhicule actuellement utilisé a dépassé sa vie utile et subit des bris fréquents. Ceux-ci nuisent à la réalisation du plan d'entretien du système caténaire et limitent la capacité d'intervention avec célérité en cas d'incident. À titre d'exemple, en 2009, le véhicule d'entretien aura été hors d'usage pendant plus de deux mois pour des fins de réparation.

Afin de remédier à la situation, l'AMT a décidé de procéder à l'achat, sous forme d'un contrat de location/acquisition, d'un nouveau véhicule rail-route, qui pourra non seulement être utilisé sur la ligne Deux-Montagnes, mais, aussi, sur l'ensemble du réseau de l'AMT appelé à être électrifié. De plus, grâce à certaines des caractéristiques du véhicule, ce dernier pourra être utilisé pour effectuer certaines interventions d'urgence comme le déplacement de voitures ferroviaires.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	0,144	0,110	0,110	0,880	—	1,254

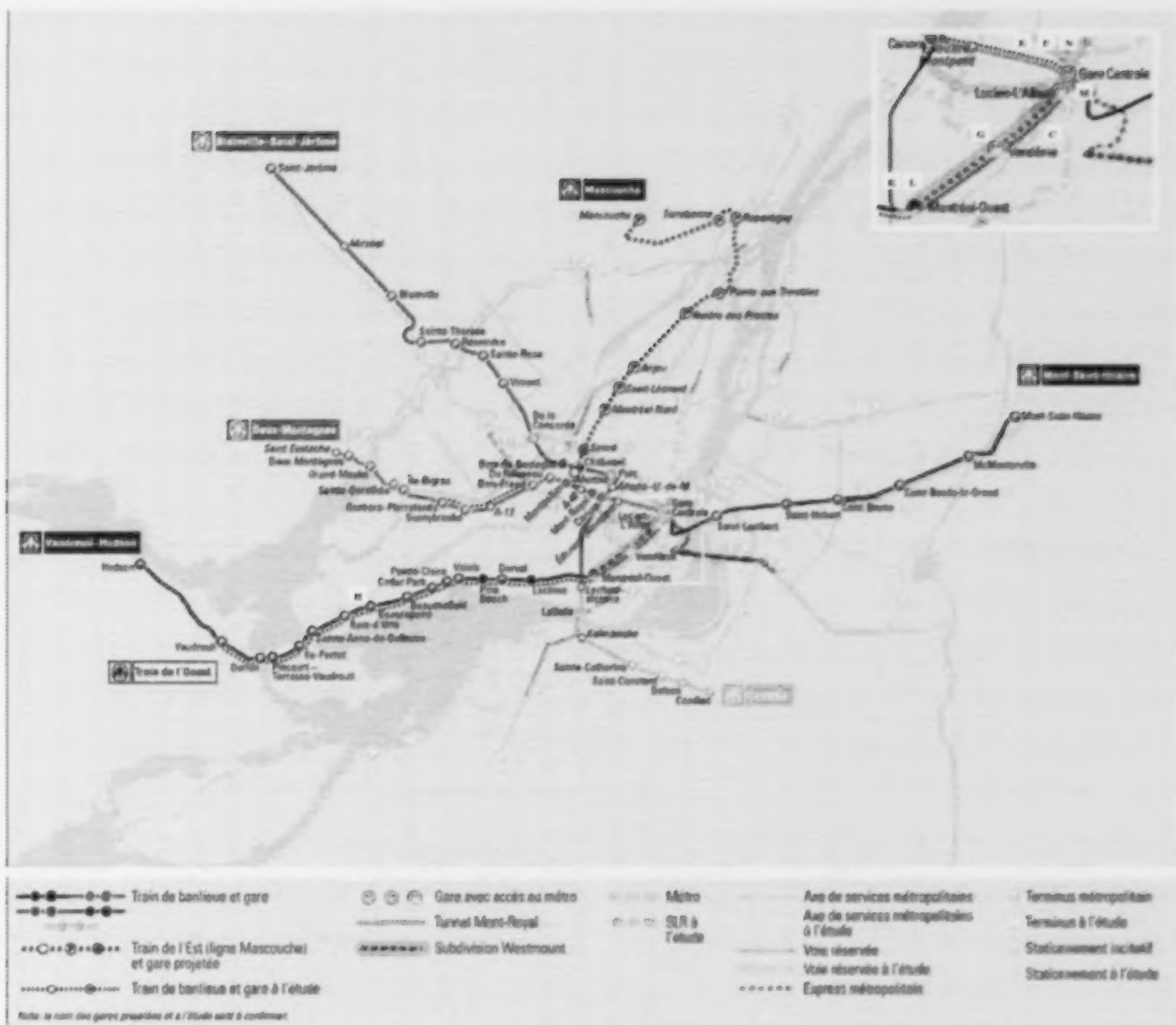


INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne. Certaines infrastructures, comme les systèmes de signalisation, les emprises ferroviaires, les caténaires et les gares, requièrent des travaux de réparations majeures ou de remplacement afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. De tels travaux sont indispensables pour assurer une bonne qualité et une fiabilité des services de trains de banlieue, et pour accroître la fréquence des trains.

EN BREF (RÉEL 2011)

• Longueur de voies (km) :	204,4
• Places de stationnement :	17 351
- Asphalte :	11 682
- Gravier :	5 669
• Abris :	115
• Distributrices automatiques de titres :	90
• Kiosques :	53
• Valideuses :	77



Projets autorisés

- Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue (non illustré)
- Abris de trains aux différents sites de garage de nuit (non illustré)
- Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
- Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP (non illustré)
- Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
- Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit – Étude
- Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude
- Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudeuil

Projets admissibles à une subvention

I. Acquisition d'emprises ferroviaires et autres (non illustré)
J. Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaires – Phase I (non illustré)
K. Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest – Phase I
L. Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
M. Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
N. Programme Réno-tunnel
O. Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue (non illustré)
P. Programme Réno-structures – Ponts (non illustré)

Projets autorisés

Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue

RM MRO-0015

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement et à limiter leur dégradation. La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
–	–	–	5,000	5,000	5,000	15,000

Abris de trains aux différents sites de garage de nuit

RM IFR-0108

Des investissements aux sites de garage des lignes de trains de banlieue sont requis pour augmenter la fiabilité et la ponctualité du service de trains de banlieue qui ont fait défaut à l'hiver 2008-2009.

Un abri chauffé permet de sécuriser le premier départ des trains par temps froid. De plus, avec les contrats d'entretien en cours de renouvellement et la construction des centres d'entretien qui ne seront pas opérationnels avant 2013, l'AMT pourra faire dans ces abris des travaux d'entretien mineurs urgents, sans avoir à se rendre aux centres d'entretien actuels ou futurs, ce qui augmentera la fiabilité des équipements et donnera aussi à l'AMT davantage de flexibilité.

Le premier abri permanent a été construit au site de garage Vaudreuil durant l'hiver 2009-2010. L'abri fermé couvre une voie complète de garage ainsi qu'une voie de circulation. Depuis 2010, l'AMT a commencé à construire des abris aux autres sites de garage, travaux qui se poursuivront jusqu'en 2013. Le concept sera ajusté selon les conditions et les besoins propres à chaque site, et en tenant compte des résultats obtenus avec l'abri de Vaudreuil.

L'abri du site de garage Saint-Antoine est prévu pour l'été 2012. Le concept pour un abri à une voie à Saint-Eustache est actuellement en développement, afin que la construction de celui-ci débute à l'automne 2012. Ce dernier comprend aussi un puits d'inspection.

De plus, un abri avec un puits d'inspection sera aussi construit au site de garage Mascouche dans le cadre du projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125] de même qu'au site de garage de la ligne Candiac [réf. IFR-0002].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
75 %	–	16,319	16,511	2,170	–	35,000

Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

RM. IFR-0076

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement un nombre important de mouvements de trains, dont la majorité se fait en période de pointe du matin et du soir.

Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées (aiguillages et liaisons) ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes). Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable. Des investissements sont donc nécessaires pour améliorer la fiabilité du service actuellement offert aux clients et pour permettre l'accroissement du service de trains de banlieue sur cette subdivision.

À la suite des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur la subdivision Westmount, plusieurs travaux ont été réalisés pour assurer l'efficacité et la fiabilité du service et pour maintenir la vitesse des trains afin de respecter les horaires entre les gares Lucien-L'Allier et Montréal-Ouest. Ces travaux ont permis de réduire les interventions et préviendront les bris responsables des interruptions de service.

Les travaux suivants devraient être achevés d'ici la fin de 2012 :

- l'élimination du nombre de joints de rail par l'installation de longs rails soudés (LRS) ;
- la réduction du nombre de joints de rail par le remplacement de rails, de 39 à 90 pieds ;
- le remplacement de traverses (dormants) ;
- le dégarnissage de la voie et d'aiguillages pour enlever le ballast contaminé et le remplacer par du ballast neuf, ce qui permettra de rétablir le drainage sur la voie et par le fait même, la condition de la voie.

De plus, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km (qui date des années 1950) est utilisé uniquement par les trains de banlieue et a dépassé sa durée de vie utile. D'importantes interruptions de service se sont produites sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé. Les travaux à venir consistent donc à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système de dernière génération. Ils consistent aussi à ajouter une nouvelle voie au sud (3^e voie) sur 4,8 km et à installer des liaisons entre les voies. Ceci permettra non seulement d'améliorer la fiabilité et la flexibilité du service en facilitant la rencontre des trains à contresens, mais aussi d'accroître le service de trains de banlieue sur cette subdivision.

À la suite des dernières analyses réalisées au printemps 2010, l'AMT a conclu que les travaux ne peuvent se faire dans l'emprise actuelle du CP et nécessitent l'acquisition d'une lisière de terrain le long de cette voie à la gare Vendôme. Une conduite de fibre optique devra être déplacée et des travaux de drainage et d'autres travaux connexes devront être effectués. De plus, le quai de la gare Vendôme devra être élargi en raison de la nouvelle voie. Également, le projet inclura le raccordement entre les infrastructures de l'AMT et du CUSM.

Dans le cadre de la construction du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), la Ville de Montréal entreprendra l'élargissement de la rue Décarie, qui deviendra un des principaux accès à cet hôpital. Donc, le viaduc Décarie situé immédiatement à l'ouest de la gare Vendôme sera reconstruit aux frais de la Ville. L'AMT apportera une contribution de 800 000 \$, qui représente le montant qu'elle aurait dû déboursier de toute façon pour la réparation de ce viaduc en très mauvais état. Ce montant est inclus dans le présent projet.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	-	6,093	8,643	13,418	3,830	1,822	33,806

Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP

Réf. MRO-0006

À la suite des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent dans les emprises du CP, un programme de travail a été établi afin de maintenir l'efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains et ainsi respecter les horaires. Une partie des travaux à réaliser permettra de prévenir le bris de certaines infrastructures qui est souvent la cause des interruptions de service. Ceci permettra aussi à l'AMT de limiter les interventions majeures au niveau de la voie dans le futur. De plus, des interventions sont prévues sur des infrastructures situées à proximité des emprises ferroviaires afin d'accroître la sécurité des usagers.

Plus précisément, les travaux suivants sont à effectuer :

- installation de 38 réchauffe-aiguillages répartis sur les trois lignes (la majorité a été installée en 2010) ;
- travaux sur la structure des ponts de la subdivision Westmount.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	6,450	7,694	-	-	-	14,144

Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude

Réf. IFR-0027

Des analyses antérieures ont permis d'évaluer la capacité du tunnel Mont-Royal en vue de son utilisation par les lignes Deux-Montagnes et Blainville-Saint-Jérôme, ainsi que par le Train de l'Est (ligne Mascouche). Bien que les infrastructures actuelles du tunnel permettent son utilisation par le matériel roulant prévu sur ces lignes à moyen terme, la capacité du tunnel demeure limitée quant à une expansion à plus long terme.

Une étude sera effectuée pour évaluer les améliorations à apporter au tunnel, aux infrastructures ferroviaires et au matériel roulant, afin d'en accroître substantiellement la capacité. Les impacts sur les réseaux avoisinants devront également être évalués, à savoir sur le plan des infrastructures des autres lignes, de la capacité des sites de garage et du matériel roulant de l'AMT, du CN et du CP qui y circule.

La portée de l'étude a été élargie afin d'inclure l'analyse de capacité à long terme des infrastructures ferroviaires à la Gare Centrale, sur la ligne Deux-Montagnes, sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme et de l'accès au garage de Pointe-Saint-Charles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,726	0,518	-	-	-	1,246

Aménagement de la gare Intermodale Édouard-Montpetit – Étude

Réf. IFR-0144

L'AMT souhaite aménager une gare intermodale sous la station de métro Édouard-Montpetit située sur la ligne 5 bleue, qui formera un véritable centre d'échange combiné au métro et aux services d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM). La gare permettra d'améliorer l'accessibilité en transport collectif au pôle majeur d'activités constitué par l'Université de Montréal ainsi que les autres institutions d'enseignement et hôpitaux localisés à proximité.

L'AMT a déjà réalisé une étude de préféabilité en 2006 et une étude de transport en 2009 pour l'aménagement d'une gare intermodale. L'évolution de certains projets doit être prise en compte afin de mettre à jour cette étude : la mise en service de la ligne du Train de l'Est (ligne Mascouche), le projet de gare et de campus sur l'ancienne gare de triage Outremont et la connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,282	0,223	-	-	0,505

Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude

R#M. IFR-0117

Dans le cadre de la construction du CUSM et du développement du train de banlieue desservant l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT réalisera une étude, en partenariat avec la STM et le CUSM, afin d'évaluer la possibilité de construire un nouveau lien piétonnier entre le CUSM, la station de métro et la gare Vendôme.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs
–	–	0,156	0,205	–	–	–
						TOTAL
						0,361

Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil

R#M. IFR-0088

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson entre Lucien-L'Allier et Vaudreuil, des améliorations sur le plan de l'infrastructure doivent être apportées pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest/Dorion-Hudson) qui est également partagée avec le trafic de marchandises du CP (axe Montréal/Toronto).

Ces améliorations aux infrastructures consistent principalement à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) qui permettra de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions et d'installer des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage qui permettront de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures.

L'installation du CCC permet :

- d'améliorer la productivité en augmentant :
 - la capacité du contrôleur de la circulation ferroviaire à assurer le suivi des trains et à modifier le parcours des mouvements ;
 - le nombre d'heures disponibles pour l'entretien sur la voie ;
- d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements, car :
 - le chef de train n'a plus à aligner manuellement les aiguillages ;
 - il permet les mouvements bidirectionnels sans réduction de vitesse tout en évitant les interférences ;
- d'améliorer la fiabilité et la sécurité grâce à :
 - une technologie pour réduire les erreurs humaines ;
 - la détection à distance de pannes ou de défaillances.

Les améliorations aux infrastructures incluent les travaux suivants :

- installation d'une signalisation de type commande centralisée (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare ;
- ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare afin de réduire les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto ;
- amélioration de la sécurité des passages piétonniers et ajout de systèmes d'avertissement automatique aux gares Dorion et Île-Perrot ;
- création d'un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Lachine (Sortin) pour réduire les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc ;
- ajout de voies de garage de matériel roulant défectueux à Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue (près des détecteurs de boîtes chaudes) ;
- réfection et motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC).

En plus de ces travaux, le projet de réfection de l'échangeur A-20/A-520 à Dorval prévoit le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach (aiguillage de vitesse de 45 mph), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs
75 %	–	4,575	9,396	10,037	4,174	9,837
						TOTAL
						38,020

Projets admissibles à une subvention

Acquisition d'emprises ferroviaires et autres RM: JUR-0001/JUR-0002

L'AMT a amorcé des discussions en vue de faire l'acquisition d'emprises ferroviaires appartenant au CN et au CP. Grâce à ces acquisitions, l'AMT sera en mesure de réaliser des économies au chapitre des charges d'exploitation tout comme pour la réalisation d'aménagements projetés. Cette enveloppe budgétaire vise également à permettre à l'AMT de saisir des opportunités d'affaires pour l'acquisition de propriétés situées aux abords des gares et garages des lignes de train de banlieue afin d'être en mesure de répondre aux besoins croissants des usagers.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
50 % ^a	—	21,582	82,464	10,734	10,734	—
						125,514

^a Note : le taux de subvention pour l'acquisition d'emprises ferroviaires est de 50 % et celui pour les acquisitions autres est de 75 %.

Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaux – Phase I RM: MRO-0007

Ce projet se divise en deux volets. Le premier volet concerne la rénovation de certains systèmes électriques caténaux ; il consiste à réaliser un relevé des différents systèmes critiques et sous-systèmes qui composent la caténaire sur la ligne Deux-Montagnes. Une étude est en cours pour dresser une liste des interventions prioritaires qui permettront de garantir la pérennité des systèmes caténaux et d'assurer une meilleure fiabilité et qualité de service. Cette étude est divisée en cinq phases, soit l'analyse technique, la prévision budgétaire, l'évaluation des nouvelles technologies, l'élaboration d'un plan directeur et une révision des dessins. Selon les recommandations contenues dans cette étude, un plan d'action sera mis en place afin de moderniser les systèmes et d'éviter les pannes de service prolongées. Ce premier volet est nécessaire pour assurer un service de qualité sur la ligne Deux-Montagnes. Toutefois, il est à noter que, parallèlement à cette étude, une liste partielle de travaux à réaliser, urgents et connus, a été élaborée afin d'assurer la continuité du service sur la ligne Deux-Montagnes. Le budget du projet couvre les coûts de ces travaux urgents. L'étude en cours viendra compléter cette liste de travaux.

Le second volet concerne la mise aux normes des installations électriques de l'AMT. D'une part, ce volet vise à s'assurer de la conformité des systèmes électriques de la caténaire avec les nouvelles réglementations du Code électrique, particulièrement en ce qui a trait à l'analyse de dangers d'éclairs d'arcs électriques. D'autre part, ce volet vise à s'assurer de la conformité de la qualité de l'onde dans le réseau électrique du système caténaire avec les exigences en vigueur. Ce deuxième volet est nécessaire pour veiller à ce que les normes relatives aux installations électriques de l'AMT soient respectées.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 % ^a	—	0,369	11,403	8,425	2,080	1,042
						23,299

^a Note : une portion seulement de ce projet est admissible à une subvention du MTQ.

Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest – Phase I

RM IFR-0077

Le projet du CUSM se développe sur les terrains de la cour de triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Ceci a donc conduit le CP à aménager un site de garage temporaire et d'entretien au centre de triage Sortin, situé à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. Ce site a été acquis en 2009 par l'AMT pour y aménager un centre d'entretien permanent (site de Lachine).

Le déplacement du site de garage a eu pour effet d'accroître de manière considérable le nombre de trains sur les deux passages à niveau situés de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest. La majorité des mouvements de trains se fait durant les périodes de pointe du matin et du soir, augmentant ainsi les risques de conflits au niveau de la gare Montréal-Ouest et des deux passages à niveau (rues Westminster et Elmhurst).

Afin d'améliorer cette situation, différents scénarios ont été envisagés, comme le déplacement et le réaménagement de la gare Montréal-Ouest, la mise en place d'un viaduc ou d'un tunnel pour la rue West-Broadway ou Westminster, l'abaissement des voies ferrées ou la combinaison de deux ou plusieurs de ces scénarios. C'est pourquoi le présent projet vise la réalisation d'études d'avant-projet afin de confirmer les interventions requises, et ce, à la lumière des développements à venir du service de trains de banlieue, dont celui du Train de l'Ouest [réf. IFR-0060]. En plus de considérer le développement du service, l'AMT doit également prendre en considération l'augmentation probable des flux routiers, compte tenu des travaux de reconstruction prévus du complexe Turcot situé à proximité. Le budget du projet inclut aussi les coûts pour certaines interventions prioritaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,442	1,106	1,380	5,130	48,942	56,000

Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

RM IFR-0078

À court terme, des travaux de réaménagement de l'édicule au centre du quai 2 de la gare Montréal-Ouest doivent être effectués. En effet, l'exploitation ferroviaire implique l'utilisation des deux côtés du quai 2 et la largeur disponible pour circuler le long de l'édicule est réduite à son maximum. Les travaux à prévoir comprennent une revue de la structure et du vitrage.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,322	0,362	0,362	0,362	–	1,398

Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

RM IFR-0087

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 11 000 passagers provenant des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée, l'éclairage est défectueux et aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries. Également, le quai des voies 1 et 2 est hors service puisqu'il ne respecte pas le dégagement nécessaire aux voitures présentement en service, ce qui limite la capacité actuelle et la flexibilité d'exploitation.

Le projet consiste à rénover et améliorer les quais (structure, revêtement, drainage et éclairage). Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et le confort des usagers et d'assurer le maintien à moyen terme des installations.

Toutefois, la mise en place de services accrues vers la gare Lucien-L'Allier pourrait modifier les besoins d'aménagement. Les études d'amélioration des services de trains de banlieue, notamment le Train de l'Ouest [réf. IFR-0060], permettront de mieux définir les besoins.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,024	0,184	1,180	1,306	4,180	6,784

Programme Réno-tunnel
 Ref. 010100

Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canors et la Gare Centrale de la ligne de Deux-Montagnes. Le tunnel représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers de la ligne de trains de banlieue la plus échelonnée de son réseau.

L'AMT prévoit à court et moyen termes augmenter l'échelonnage du tunnel avec le Train de l'Est et, éventuellement, la ligne Blainville-Saint-Jérôme. De plus, l'AMT souhaite, à moyen terme, augmenter la capacité de la ligne Deux-Montagnes en y ajoutant des départs pour répondre à la demande croissante des usagers. L'augmentation de l'échelonnage dans le tunnel, conjuguée à la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et locomotives bimodes sur le réseau), a conduit l'AMT à lancer, dès 2006, diverses études afin de s'assurer de l'état de l'infrastructure actuelle et d'apporter les améliorations jugées nécessaires pour accroître la sécurité des usagers, du personnel ferroviaire et des équipes d'intervention d'urgence.

Le programme Réno-Tunnel vise spécifiquement à définir les mesures à mettre en place afin de circonscrire les risques afférents à la survenance d'accident et/ou d'incendie dans le tunnel. L'AMT travaille avec ses partenaires qui sont le CN, le Service de sécurité incendie de Montréal (SIS), le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) et Transports Canada, et ses consultants afin de définir les mesures permanentes à mettre en œuvre ainsi que certaines mesures temporaires jugées nécessaires afin de peiller, dès maintenant, certains risques identifiés. Ces interventions à court terme visent à bonifier la sécurité du tunnel d'ici à la réalisation des travaux d'aménagement des mesures permanentes.

Un avant-projet préliminaire a été élaboré au printemps 2012. À la suite de cette étude, l'AMT a initié le processus d'avant-projet définitif afin de confirmer et de spécifier le choix des éléments et infrastructures qui seront implantés dans le tunnel Mont-Royal. Les résultats de l'avant-projet définitif sont attendus pour l'automne 2012. Parallèlement à cette étude, l'AMT et ses partenaires compléteront une analyse des mesures à court terme à mettre en œuvre dans le tunnel.

Le budget présenté au présent PTI couvre les études d'avant-projet préliminaire et définitif, l'ingénierie détaillée, les travaux des mesures à court terme ainsi que certains travaux de rénovation. Ce budget, qui s'appuie sur une étude préliminaire, est toutefois appelé à être révisé une fois les exigences de l'ensemble des partenaires recensées et l'étude d'avant-projet définitif ainsi que l'ingénierie détaillée achevées.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	-	0,240	1,201	7,944	4,949	11,980
						26,000

Programme d'efficacité énergétique - Trains de banlieue
 Ref. 010124

Afin de minimiser ses coûts d'entretien et d'inventaire et d'atteindre ses objectifs de développement durable qui consistent, entre autres, à réduire sa consommation d'électricité, l'AMT désire se doter d'un programme d'efficacité énergétique. Via ce programme, l'AMT procédera notamment au remplacement des luminaires au sodium haute pression de 60 gars par des luminaires à diodes électroluminescentes, ce qui représente approximativement 2 000 unités d'éclairage. Cette intervention permettra à l'AMT de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	-	-	1,210	2,338	2,390	2,123
						7,971

Programme Réno-structures - Ponts
 Ref. 010000

Des investissements sont requis sur plusieurs structures de ponts et viaducs situées sur les lignes de trains utilisées exclusivement ou partiellement par l'AMT afin d'en assurer la pérennité. L'AMT veut agir de manière proactive dans le maintien de ces infrastructures majeures, de manière à assurer la sécurité des usagers du transport collectif, des employés et du public.

De plus, l'AMT se prépare à reconstruire le pont Cornwell, qui est sur le point d'atteindre la fin de sa durée de vie utile. En parallèle, des études seront réalisées sur l'ensemble des structures afin d'établir un programme d'inspection et d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	-	0,342	6,711	2,767	1,390	-
						11,000



LIGNE DEUX-MONTAGNES

En service sans interruption depuis 1918, la ligne Deux-Montagnes, qui est électrifiée depuis son ouverture, a fait l'objet d'une reconstruction complète par le MTQ de 1992 à 1995, au coût de 300,0 M\$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

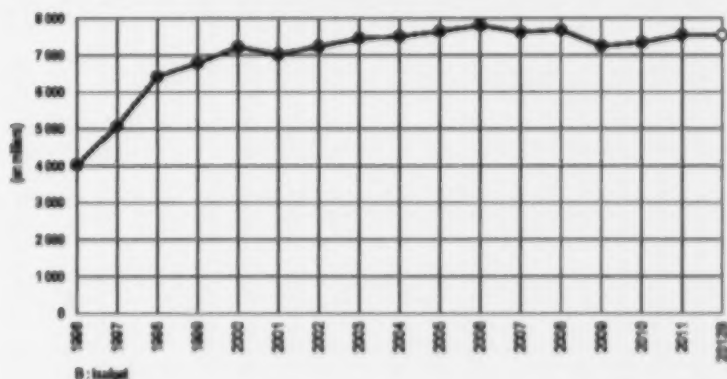
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec plus de 7,5 millions de passagers en 2011, la ligne Deux-Montagnes représente plus de 45 % de l'achalandage total du réseau. Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 45 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont prévues :

- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc ;
- étagier la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent ;
- ajouter une gare au niveau de l'A-13 et prolonger le service vers Saint-Eustache.

Ces interventions permettront d'augmenter la capacité de la ligne de 36 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Deux-Montagnes entre 1996 et 2011

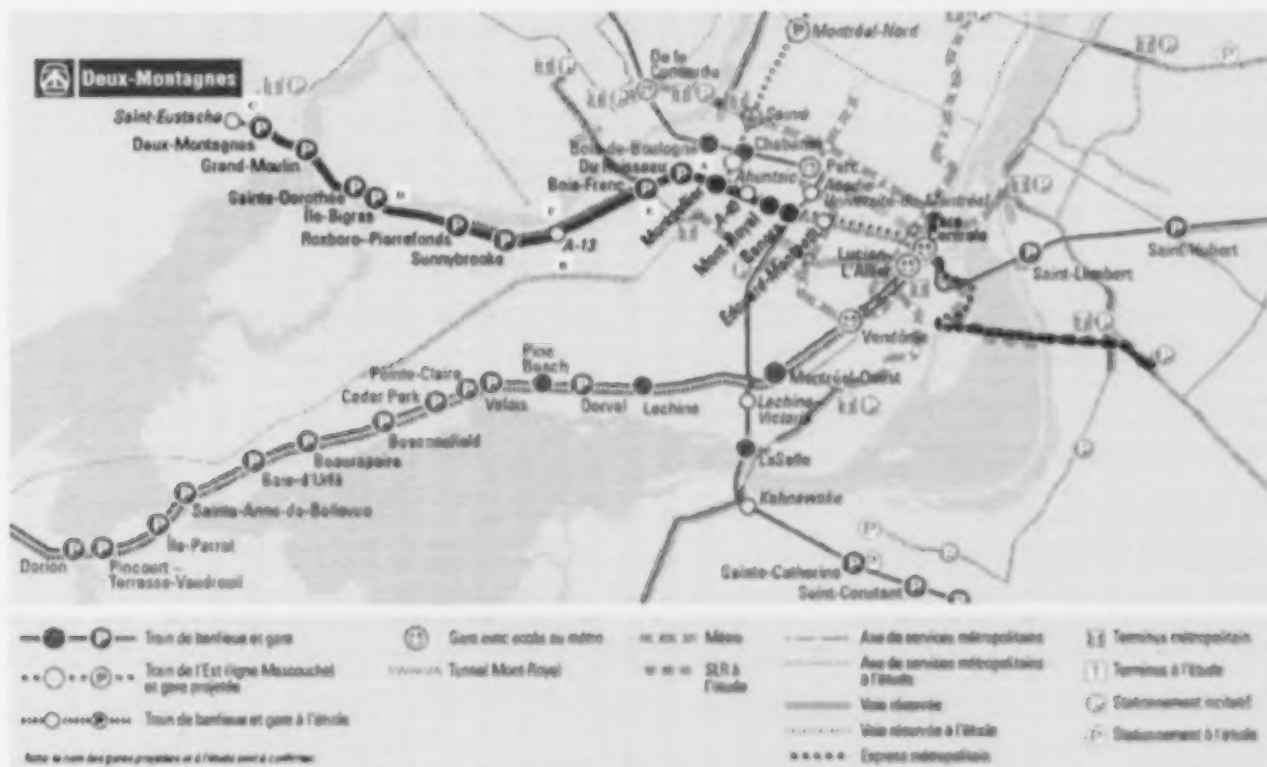


EN BREF (RÉEL 2011)

- 12 gares
- 8 stationnements incitatifs offrant 6 041 places autos et 410 places vélos
- 29,9 km de voie
- 25 départs en direction de Montréal
- 24 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	14 100
Pointe du soir	13 050
Jour moyen	31 050
Mensuel	670 200
Annuel	7 543 300



Projets autorisés

A. Étagement de la jonction de l'Est

B. Gare A-13 – Étude

Projets admissibles à une subvention

C. Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

D. Gare Île-Bigres – Réhabilitation

E. Gare Boie-Franc – Agrandissement du stationnement

F. Doublement de la voie ferrée entre Boie-Franc et Roxboro-Pierrefonds et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrook

Projets autorisés

Étagement de la jonction de l'Est

RN 176.0054

L'étagement ferroviaire de la jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. De plus, ce projet est un préalable à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Le projet consiste à aménager une structure pour faire passer la voie où circulent les trains de marchandises du CN (subdivision Saint-Laurent) par-dessus la ligne électrifiée Deux-Montagnes où circulent les trains de l'AMT. Le projet inclut la réalisation de voies de déviation temporaires, incluant l'électrification de certaines de ces voies, afin de maintenir le service ferroviaire du CN et de l'AMT durant les travaux de construction. Ce projet prévoit aussi la construction d'un mur acoustique végétalisé ainsi que les aménagements paysagers connexes requis pour les mesures de mitigation antibruit exigées par les riverains.

Ce projet a fait l'objet d'une révision budgétaire en raison de plusieurs facteurs. D'abord, des acquisitions de terrains supplémentaires ont dû être réalisées pour les mesures de mitigation antibruit. Certains éléments de conception ont dû être revus en raison du maintien de la circulation ferroviaire durant la construction. À cet effet, le concept des voies de déviation et des murs de soutènement a été revu et bonifié. Ensuite, des éléments spécialisés, comme l'électrification ferroviaire, le système de drainage et de captation des eaux, ont été réévalués afin de tenir compte de ces modifications techniques. Les travaux ont débuté en 2010 et se termineront fin 2013.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	—	22,188	18,720	13,368	4,324	—	58,600

Gare A-13 – Étude

RN 176.0057

L'ajout d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif sur l'île de Montréal, à proximité de l'A-13, permettrait de répondre à l'accroissement de la demande sur la ligne Deux-Montagnes. Ce projet permettrait également d'encourager les développements du territoire des deux côtés de la rivière des Prairies, comme planifiés par les aménagements des Villes de Montréal et de Laval.

L'AMT travaille au cours des prochains mois à développer un concept de gare et à préciser les coûts d'acquisition d'un terrain ainsi que les coûts d'aménagement du projet. Une étude sur la capacité des moteurs des voitures automobiles et sur l'impact de la configuration des infrastructures des systèmes caténaires doit aussi être réalisée préalablement à la mise en place d'une gare permanente à cet endroit. De fait, l'augmentation de la capacité et l'amélioration des infrastructures ferroviaires de la ligne Deux-Montagnes sont des préalables à l'ajout de cette gare.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
—	—	0,006	0,126	—	—	—	0,181

Projets admissibles à une subvention

Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

RM. IFR-0037

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, l'AMT compte prolonger la deuxième voie ferrée de 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification) au nord de la gare Deux-Montagnes et aménager une nouvelle gare à Saint-Eustache, comprenant deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier), un débarcadère pour les autobus et un stationnement d'environ 1 500 places. L'ouverture d'une nouvelle gare et l'aménagement d'un stationnement incitatif permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport collectif et de répondre à la demande excédentaire de la gare Deux-Montagnes. Ce projet a déjà reçu l'appui de la MRC de Deux-Montagnes et de la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. L'amélioration des infrastructures ferroviaires de la ligne Deux-Montagnes et la cession des terrains nécessaires par la Ville de Saint-Eustache sont des préalables à ce prolongement de service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,036	0,326	5,031	17,321	–	22,714

Gare Île-à-Bigras – Réhabilitation

RM. IFR-0030

Les quais de la gare Île-à-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. En lien avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000 et des nouvelles normes d'éclairage (LED) et de télécommunication de l'AMT, ce projet vise la réfection complète et la mise à niveau des quais, des garde-corps, des stationnements, des escaliers et des autres installations, étant donné leur état de dégradation avancé.

Les usagers auront ainsi un meilleur accès aux quais et la sécurité sera améliorée pour franchir la rue Chemin du Tour. Près de 650 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage annuel de l'ordre de 164 000 personnes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,230	1,717	–	–	–	1,947

Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

RM. IFR-0001

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places pour répondre à la demande croissante, l'AMT ajoutera 110 places en bordure du stationnement actuel. L'arrondissement Saint-Laurent a accueilli favorablement ce projet. Le projet est conditionnel à l'acquisition de l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,014	0,042	0,086	1,346	–	1,487

Doublment de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrooke
RM. IFR-0004/IFR-0047

Ce projet vise à augmenter la capacité actuelle de la ligne Deux-Montagnes en réalisant le doublment de la voie ferrée entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc. Ce projet consiste à aménager une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification) le long de la voie ferrée électrifiée simple déjà existante. Ces travaux permettront d'augmenter la capacité de la ligne en offrant la possibilité à l'AMT de faire circuler des trains à contre-charge aux heures de pointe ainsi que d'augmenter la fiabilité des services existants et futurs.

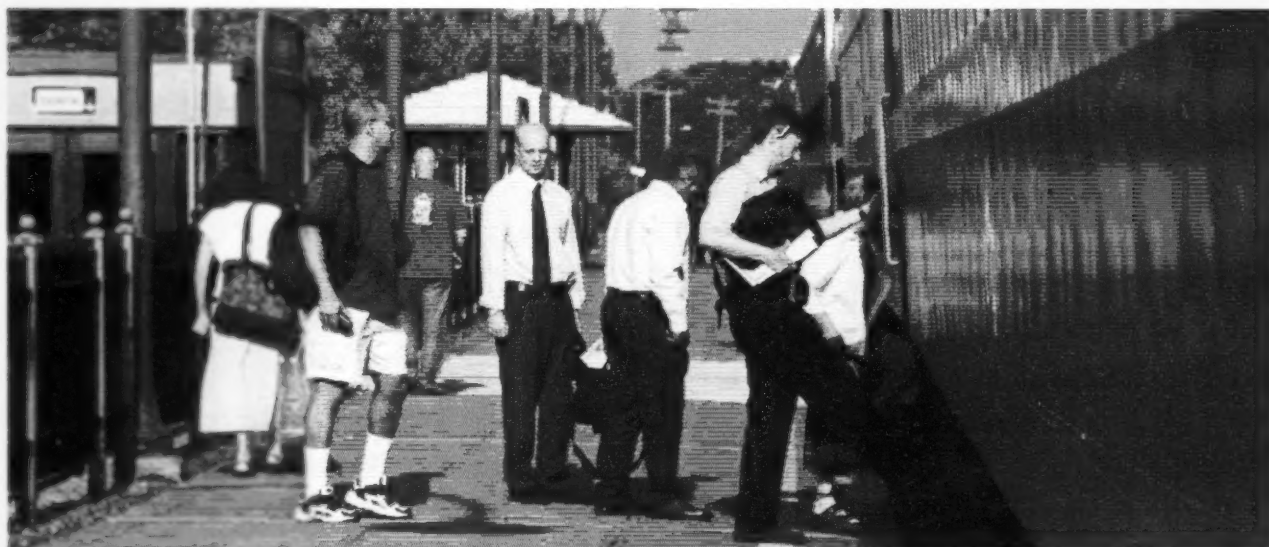
Le projet comprend également le remplacement d'un ponceau au niveau du ruisseau Bertrand, la construction d'une nouvelle structure au-dessus de la piste cyclable du Bois-de-Liesse, le réaménagement de trois passages à niveau, ainsi que le réaligement d'une voie industrielle du CN afin de permettre l'implantation de la nouvelle voie. Le tracé tiendra également compte de l'ajout possible d'une gare à proximité de l'A-13 [réf. IFR-0057] actuellement à l'étude.

La réalisation de ce projet exigera la construction d'un deuxième quai à la gare Sunnybrooke. Ce projet qui figurait déjà au PTI 2011-2012-2013 [réf. IFR-0047], a été fusionné au présent projet pour le PTI 2012-2013-2014. Essentiel à la mise en service de la voie ferrée, ce deuxième quai, incluant maintenant un nouveau lien inter-quais, permettra d'accéder aux trains dans les deux directions. Pour cette raison, les coûts du projet ont été revus afin de refléter l'ajout de ce composant.

Le projet est actuellement en phase d'ingénierie et par conséquent, les coûts sont sujets à changement en raison des défis techniques reliés à la complexité du projet.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,740	4,431	9,897	20,629	16,213	51,910	



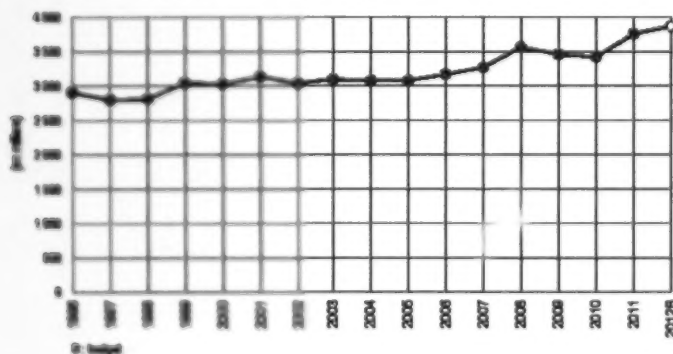
LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

En service sans interruption depuis 1889, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996. En juin 2011, l'AMT a fait l'acquisition d'une portion du corridor ferroviaire appartenant au CP située entre Vaudreuil-Dorion et Rigaud. L'achat de cette portion d'emprise ferroviaire est un préalable aux projets d'amélioration des infrastructures ferroviaires et d'accroissement de la capacité vers l'ouest de l'île de Montréal.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec plus de 3,7 millions de déplacements en 2011, l'achalandage annuel sur cette ligne représente 22 % de l'achalandage total du réseau de trains de banlieue. La forte croissance démographique dans ce secteur de la région métropolitaine milite également en faveur de la consolidation et l'accroissement de l'offre de service sur cette ligne. C'est pourquoi plusieurs projets visant l'allongement des quais, la réflexion des infrastructures ferroviaires, l'agrandissement des stationnements incitatifs, et l'accroissement de la capacité d'accueil des infrastructures sont prévus au cours des prochaines années.

Achalandage de la ligne Vaudreuil-Hudson entre 1996 et 2011



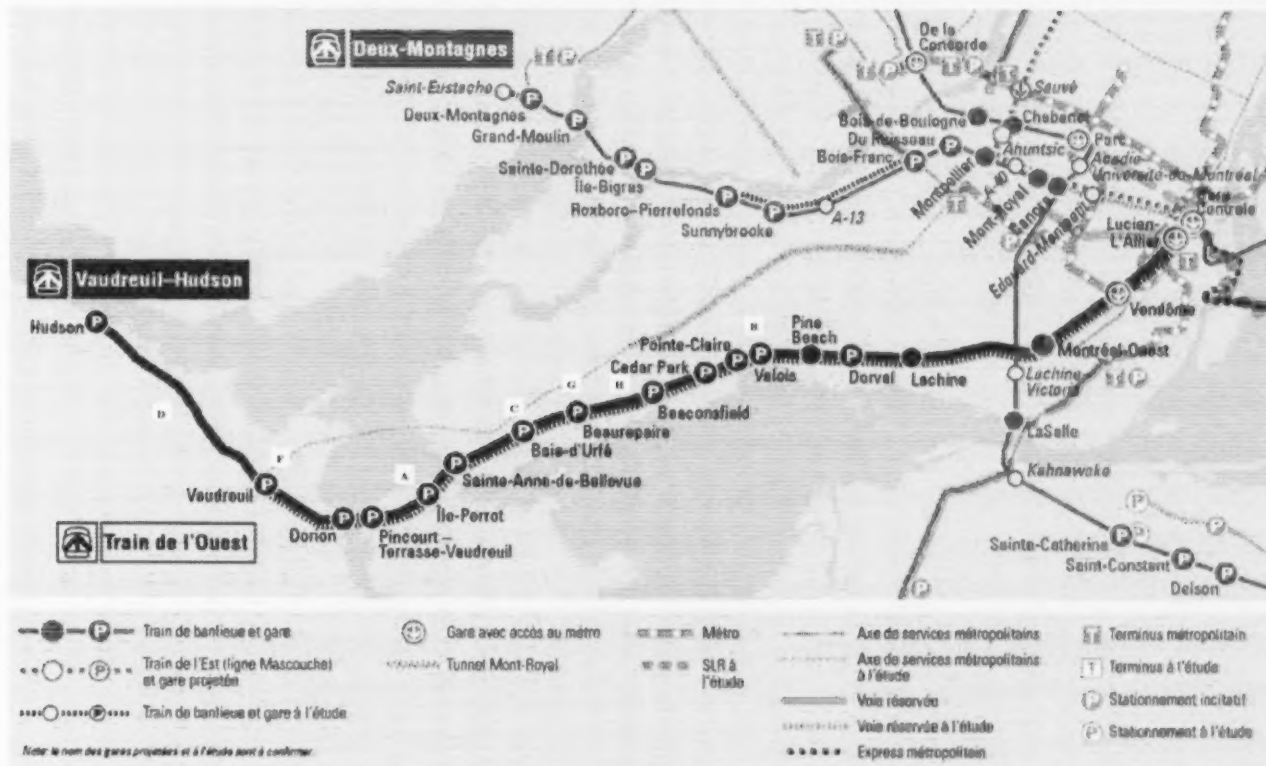
EN BREF (RÉEL 2011)

- 18 gares
- 14 stationnements incitatifs offrant 3 596 places autos et 461 places vélos
- 51,2 km de voie
- 13 départs en direction de Montréal
- 14 départs en direction de Vaudreuil¹

¹ dont un desservant aussi Hudson

ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	8 030
Pointe du soir	7 570
Jour moyen	16 400
Mensuel	349 000
Annuel	3 759 000



Projets autorisés

- A. Gare Île-Perrot – Déménagement de la gare – Étude
- B. Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude
- C. Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement – Étude

Projets admissibles à une subvention

- D. Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité
- E. Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson (non illustré)
- F. Gare intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent
- G. Gare Beurepaire – Agrandissement du stationnement
- H. Gare Beaconsfield – Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus – Phases I et II

Projets autorisés

Gare Île-Perrot – Déménagement de la gare – Étude

RM. IFR-0116

Le MTQ est en train d'élaborer un projet de réfection de l'A-20 qui comprend l'implantation d'échangeurs en fonction des infrastructures ferroviaires. Une fois ces travaux exécutés, il sera difficile de modifier la localisation de la gare Île-Perrot. La gare actuelle étant un peu excentrée, et les quais demandant à être allongés, l'AMT désire évaluer l'opportunité de déménager cette infrastructure avant que ne soient entamés les travaux d'amélioration des infrastructures en place, ceci afin de prendre la meilleure décision pour la desserte de ce secteur.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,052	0,091	0,104	-	-	0,247

Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude

RM. IFR-0115

Dans le cadre de la reconstruction de l'échangeur Des Sources/A-20 par le MTQ, l'AMT souhaite étudier le réaménagement du terminus de la gare Valois afin d'améliorer les correspondances et de sécuriser les mouvements piétons.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,054	-	-	-	0,054

Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement – Étude

RM. IFR-0054

Le stationnement actuel de la gare Baie-d'Urfé, situé au sud de l'A-20, dessert principalement la clientèle en provenance de Baie-D'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels (situés au nord de l'A-40) et du parc industriel de Baie-D'Urfé, l'AMT désire étudier le développement d'un nouveau stationnement d'environ 150 places. Le site initialement retenu dans l'axe du boulevard Morgan ne pouvant être aménagé selon les besoins de l'AMT, il est nécessaire de réévaluer les opportunités de développement dans ce secteur. C'est pourquoi le budget présenté couvre les études requises à l'identification des autres opportunités qui s'offrent à l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,080	0,047	-	-	-	0,127

Projets admissibles à une subvention

Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité

RM. IFR-0075

Le service de trains de banlieue sur le tronçon entre Vaudreuil et Hudson offre présentement un départ quotidien vers Montréal le matin et un retour le soir. La Ville de Hudson a demandé à l'AMT d'ajouter deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train partant du site de garage de Vaudreuil. Ces départs additionnels entraînent dix nouveaux mouvements de trains sur ce tronçon, ce qui nécessite des améliorations aux infrastructures ferroviaires, notamment l'ajout de signalisation ferroviaire automatique (CCC), la protection automatique de huit passages à niveau (cloches, lumières et barrières), le remplacement de traverses de voie, l'ajout de ballast, le nivellement de la voie, l'ajout et le remplacement des anticheminants par des modèles plus performants et le remplacement des selles cassées.

Au printemps 2010, à la suite de l'inspection détaillée de la voie, l'AMT a ajouté au présent projet la soudure par étincelage du rail existant afin d'éliminer deux joints de rail sur trois. Il est à noter que la présence de joints de rail constitue la principale source de défauts de nivellement de la voie. Ainsi, les travaux de soudure du rail permettront d'éliminer environ 700 joints de rail, d'améliorer la fiabilité du service et de réduire les frais d'entretien futurs. L'acquisition d'une portion du corridor ferroviaire situé entre Vaudreuil-Dorion et Rigaud a permis à l'AMT de réduire les coûts des travaux à réaliser.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		–					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,185	2,315	5,627	1,173	–	9,300	

Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson

RM. IFR-0113

Lors de la modernisation de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson en 1985, dont le MTQ était maître d'œuvre, des ententes ont été prises avec les Villes de Dorion, Pincourt-Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot, Baie-D'Urfé, Beaurepaire, Beaconsfield, Pointe-Claire, Pine Beach, Dorval, Lachine et Montréal-Ouest à l'effet que l'entretien de toutes les infrastructures qui n'étaient pas dans l'emprise ferroviaire relèverait directement des Villes pour les gares localisées sur leur territoire respectif. Depuis que l'AMT est responsable de l'exploitation du réseau des trains de banlieue, des gares ont été modifiées ou ajoutées à la ligne Vaudreuil-Hudson et l'entretien de ces nouveaux aménagements est depuis à la charge de l'AMT, tout comme les gares des autres lignes de trains de banlieue. Les Villes encore liées par les ententes de 1985 souhaitent que l'AMT récupère l'entretien des infrastructures encore sous leur responsabilité.

Le transfert de responsabilités des infrastructures de 13 gares est effectif depuis le 1^{er} janvier 2012. D'ici cette date, des évaluations sont requises au niveau des structures des équipements fixes, de la mécanique du bâtiment et de l'entretien que requièrent les infrastructures civiles. Selon les résultats des évaluations, les travaux à effectuer seront identifiés et priorisés afin d'assurer la sécurité des usagers, d'effectuer la mise aux normes et de contrôler les coûts d'entretien.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		–					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,232	0,968	0,451	0,479	–	2,130	

Gare Intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent

RM. IFR-0086

La gare intermodale Vaudreuil a été mise en service en 2003. Son stationnement temporaire a été agrandi à trois reprises et compte actuellement environ 600 places. Un concept de centre d'échange intermodal a été élaboré en tenant compte des besoins futurs qui seront générés par l'accroissement de l'achalandage prévu pour cette gare, ainsi que du plan de développement du CIT La Presqu'île. Ainsi, le projet a été bonifié et prévoit maintenant un total de 950 places de stationnement et de 14 quais d'autobus. Au courant de 2011, la Ville de Vaudreuil-Dorion achèvera son plan de réaménagement des infrastructures routières dans les secteurs avoisinant la gare intermodale. Par la suite, l'AMT complètera de façon permanente ses installations en agrandissant et en aménageant son stationnement, ainsi qu'en ajoutant un tunnel piétonnier pour permettre l'accès au quai en toute sécurité. Ce projet sera réalisé grâce à la collaboration de la Ville de Vaudreuil-Dorion et du CIT La Presqu'île et s'intégrera aux développements privés en cours dans ce secteur.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	–	2,086	1,124	11,633	5,568	1,976
						22,387

Gare Beaufort – Agrandissement du stationnement

RM. IFR-0085

Le stationnement de la gare Beaufort est actuellement utilisé à pleine capacité. De nombreux usagers se stationnent sur les rues avoisinantes ainsi que sur un terrain vague situé au nord de l'avenue Elm appartenant à la Ville de Beaufort. Afin d'offrir davantage de places de stationnement, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Beaufort, examine la possibilité d'aménager une aire de stationnement de 100 places au nord de l'avenue Elm.

Dans un souci de développement durable et afin d'améliorer l'intégration de ce stationnement au milieu naturel qui le borde, ce projet permettra de tester diverses technologies environnementales. À ce titre, des principes de gestion des eaux pluviales, de diminution des îlots de chaleur et d'amélioration des performances énergétiques seront mis de l'avant. Pour y arriver, divers matériaux, technologies et techniques d'aménagement seront comparés afin de faire le choix le plus approprié pour ce site.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	–	0,085	0,188	1,210	–	–
						1,481

Gare Beaufort – Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus – Phases I et II

RM. IFR-0114

En phase I du projet, l'AMT prévoit augmenter la capacité du stationnement actuel en développant un concept de stationnement étagé à la gare. Ce projet serait développé dans le cadre d'un nouveau partenariat d'affaires. Le budget présenté inclut uniquement l'aménagement, qui comprendra l'ajout d'éléments d'intégration urbaine et de réaménagement paysager.

En phase II, le projet consiste à étudier le réaménagement du terminus d'autobus de la gare Beaufort en révisant l'emplacement des arrêts et des axes de circulation autour de la gare. Cette réorganisation permettrait d'améliorer les correspondances, de diminuer le temps de parcours et de sécuriser les mouvements piétons.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	–	–	1,267	0,086	–	–
						1,353



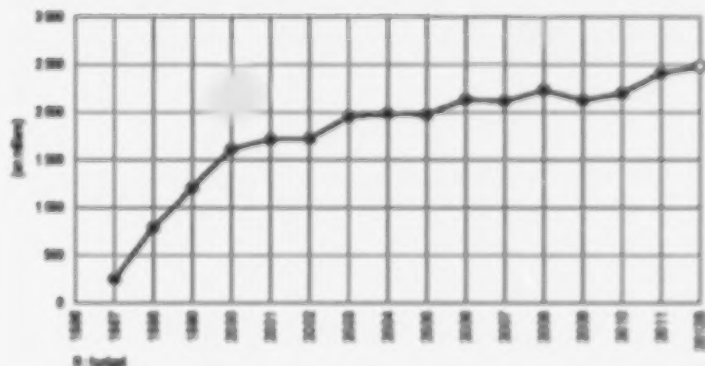
LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

En service de 1882 à 1981, la ligne Blainville-Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers. La demande pour ce service s'étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. De plus, la ligne a été prolongée de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme en 2007.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa remise en service en 1997, cette ligne a connu une croissance de l'achalandage qui ne s'est pas tarie : elle a connu une hausse de l'ordre de 50 % depuis 2000. Des travaux majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires sont donc en cours afin d'accroître la capacité et la fiabilité du service. Le territoire du CIT Laurentides compte plus de 2 200 places de stationnement, dont le taux d'occupation était de 98 % à l'automne 2011. De ce fait, des accroissements de capacité des stationnements sont également prévus. Enfin, le projet de connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal, qui est actuellement à l'étude, permettra de réduire le temps de parcours vers le centre-ville d'environ 15 minutes, ce qui créera une augmentation majeure de l'achalandage.

Achalandage de la ligne Blainville-Saint-Jérôme entre 1996 et 2011

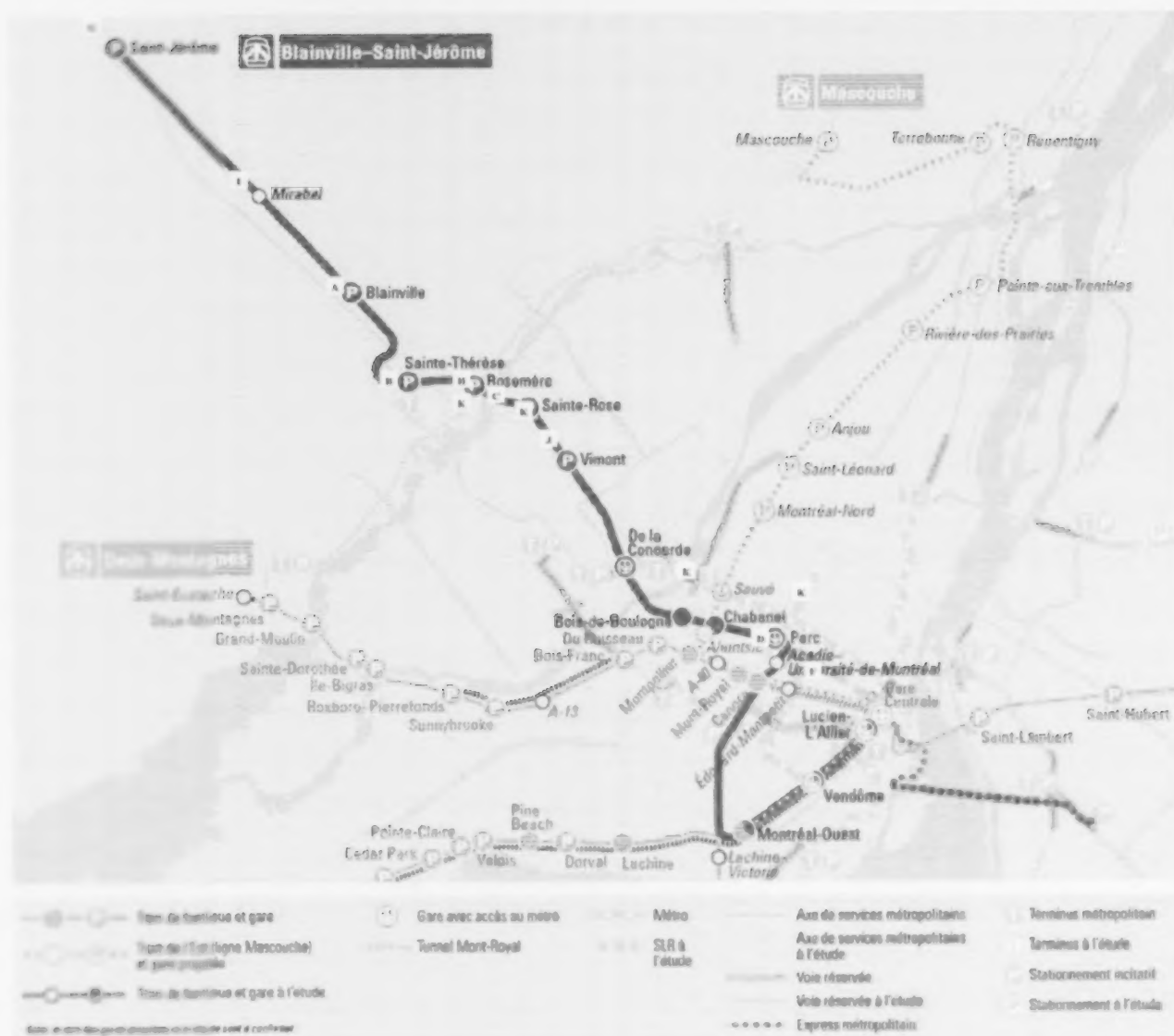


EN BRIEF (RÉEL 2011)

- 13 gares, dont 3 communes avec les lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac
- 6 stations de transfert offrant 3 291 places auto et 285 places vélos
- 62,8 km de voie
- 10 départs en direction de Montréal*
- 10 départs en direction de Blainville*
- * dont 4 desservant le gare Saint-Jérôme

ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	5 900
Pointe du soir	4 900
Jour moyen	11 000
Mensuel	233 000
Annuel	2 400 000



Projets autorisés

A. Gare Blainville - Amélioration de l'accès - Étude

B. Gare Sainte-Thérèse - Amélioration de l'accès - Étude

C. Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse - Étude de faisabilité

D. Gare Acadie-Université-de-Montréal - Aménagement d'une nouvelle gare - Étude

E. Infrastructures ferroviaires - Accroissement de la capacité - Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une voie au site de garage Saint-Antoine (non illustré)

F. Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal - Étude

G. Gare Saint-Jérôme - Agrandissement du stationnement

Projets admissibles à une subvention

H. Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Phases I et II

I. Aménagement de la gare Mirabel

J. Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès

K. Réfection des quais – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Projets autorisés

Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude

Réf. IFR-0073

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer le temps de parcours et d'augmenter la capacité d'accueil. Le stationnement de la gare Blainville est actuellement utilisé à 75 % de sa capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. L'AMT a examiné la possibilité d'ajouter des places de stationnement; elle a aussi étudié plusieurs autres options visant l'amélioration de l'accès à la gare. La Ville de Blainville souhaite que l'AMT développe des partenariats afin d'augmenter le nombre de places de stationnement disponibles et qu'un partage de propriétés soit réalisé afin de densifier les alentours de la gare.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs	TOTAL
-	-	0,045	-	0,009	-	-	0,104

Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accès – Étude

Réf. IFR-0072

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer le temps de parcours et d'augmenter la capacité d'accueil. Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est actuellement utilisé à pleine capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. Une étude d'opportunité a permis d'identifier plusieurs options, qui devront être priorisées avec les partenaires. La Ville de Sainte-Thérèse souhaite que l'AMT développe des partenariats afin d'augmenter le nombre de places de stationnement disponibles et qu'un partage de propriétés soit réalisé afin de densifier les alentours de la gare.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs	TOTAL
-	-	0,052	-	0,052	-	-	0,104

Doubllement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité
RAM IFR-0068

Le projet d'accroissement de la capacité sur les infrastructures ferroviaires de la ligne Blainville-Saint-Jérôme ainsi que le projet de liaison ferroviaire (en tunnel) entre cette ligne et la ligne Deux-Montagnes au sud de la gare Canors visent à accroître la capacité, à améliorer la fiabilité du service et à réduire le temps de parcours de la ligne Blainville-Saint-Jérôme.

Toutefois, pour assurer une plus grande marge d'accroissement de capacité, une plus grande flexibilité de service et une meilleure fiabilité, il est envisagé d'améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires en doublant la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse, tout comme elle l'était auparavant. Ce doublément, d'une longueur d'environ 5,8 km, serait fait sur l'ancienne fondation de la voie. Le pont de la rivière des Mille Îles serait également doublé sur les piliers existants. De plus, ce doublément de voie entraînerait l'ajout de deux quais aux gares Rosemère et Sainte-Thérèse. L'étude de faisabilité permettra de déterminer les coûts associés à la réalisation de ce projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
—	—	0,536	0,494	—	—	—	1,030

Gare Acadie-Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude
RAM IFR-0068

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et résidences pour étudiants, l'AMT, à la demande de la Ville de Montréal, participe aux études de planification et d'aménagement de ce secteur de l'arrondissement Outremont. La participation de l'AMT concerne l'étude de la faisabilité et de l'opportunité d'aménager une nouvelle gare sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme afin de desservir le nouveau campus projeté dans ce secteur. Aucun stationnement incitatif ne serait aménagé pour cette nouvelle gare.

Une analyse d'opportunité a été effectuée en 2007. À la suite du développement du projet fait par l'Université de Montréal, une nouvelle analyse sera entreprise sur la base des résultats de l'enquête Origine-Destination 2008.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
—	—	0,267	0,083	—	—	—	0,350

Afin d'accroître le nombre de trains de l'AMT sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme, il est nécessaire de mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, de doubler la voie ferrée principale entre la jonction Saint-Martin et la gare Sainte-Rose, de construire un deuxième quai pour desservir cette nouvelle voie à la gare Vimont, d'aménager de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse, de construire de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin et enfin de reconfigurer les liens interquais des gares Bois-de-Boulogne et Parc.

Compte tenu de l'ajout des nouvelles gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, ces infrastructures additionnelles assureront la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Également, la réduction majeure du temps de parcours produite par la liaison ferroviaire entre la ligne Blainville-Saint-Jérôme et la ligne Deux-Montagnes [réf. IFR-0056] créera une augmentation importante de la demande, qui nécessitera aussi l'ajout de trains en période de pointe.

Pour ce qui est du matériel roulant, deux rames seront ajoutées pour porter le nombre total de rames à six sur la ligne lors de l'arrivée de la nouvelle flotte de 100 voitures et de 20 locomotives. Comme le site de garage Saint-Antoine ne permet actuellement que le remisage de cinq rames, le présent projet a été fusionné avec le projet de construction d'une seconde voie au site de garage Saint-Antoine [réf. IFR-0031].

Actuellement, plus de 5 000 usagers utilisent la ligne Blainville-Saint-Jérôme. La mise en service de ces nouvelles rames permettra d'accroître la capacité à plus de 9 000 usagers en pointe du matin avec six trains supplémentaires par jour.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution			Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	--			23,747	30,865	5,198	--	--	49,500

Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude Ref. IFR-0056

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc (sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme) et le tunnel Mont-Royal, déjà emprunté par la ligne Deux-Montagnes. En plus d'un nouveau tunnel d'environ 0,5 km, le projet prévoit l'aménagement de quatre aiguillages, la construction et le réaligement d'environ 1 100 m de voies ferrées, la signalisation (CCC) et l'électrification de la voie ferrée.

Cette nouvelle liaison ferroviaire permettra de réduire d'environ 15 minutes le temps de parcours des trains de la ligne Blainville-Saint-Jérôme, qui se situe présentement à 85 minutes. Ce nouveau trajet aboutira à la Gare Centrale en lieu et place de la gare Lucien-L'Allier. Cette réduction de temps de parcours aura pour effet d'accroître l'achalandage sur cette ligne. Les coûts du projet ont été ajustés pour tenir compte des nouvelles normes de sécurité pour la circulation de trains en tunnel et de l'inflation découlant du nouvel échéancier de réalisation. De plus, les coûts finaux du projet seront précisés lors de la préparation des plans et devis. Ce projet a déjà reçu l'appui des Villes de Blainville, Saint-Jérôme, Rosemère, Sainte-Thérèse, Bois-des-Fillions, Mirabel, L'Assommoir et Laval.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution			Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	--			1,416	2,808	4,473	2,898	--	12,500

Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

RMC IFR-0126

Ce projet consiste à aménager de façon permanente 222 places additionnelles au stationnement existant de la gare Saint-Jérôme. Une entente signée le 27 septembre 2005 entre l'AMT et la Ville de Saint-Jérôme prévoyait la construction d'un stationnement de 318 places à la nouvelle gare Saint-Jérôme (phase I). L'entente prévoyait également un agrandissement du stationnement (phase II) lorsque le taux d'occupation du stationnement aurait atteint plus de 85 %. La Ville de Saint-Jérôme, qui a agi comme maître d'œuvre dans ce projet, a fait construire 376 places de stationnement en 2006 au lieu des 318 places prévues. Depuis l'ouverture de cette gare en 2007, le taux d'occupation dépasse 85 % des places disponibles et plusieurs usagers du train de banlieue doivent stationner leur véhicule dans les rues avoisinantes. Le 25 août 2011, le MTQ a annoncé un ensemble de mesures visant à atténuer la congestion routière de la région métropolitaine. Le projet d'agrandissement du stationnement a ainsi pu être réalisé à l'automne 2011, dans le cadre de ces mesures. Des travaux de finition sont prévus en 2012.

		INVESTISSEMENT\$ (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
100 %	—	1,943	0,352	—	—	—	2,295

Projets admissibles à une subvention

Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Phases I et II

RM. IFR-0071

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer le temps de parcours et d'en augmenter la capacité. Le stationnement de la gare Rosemère est actuellement utilisé à pleine capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. En phase I du projet, considérant le faible potentiel d'agrandissement et l'accessibilité limitée par la route 344, une étude de faisabilité a été lancée pour implanter, du côté nord de la route, une aire de dépose-minute, un stationnement de courte durée, ainsi qu'un aménagement pour vélo en lien avec la piste cyclable sur le boulevard Rosemère. D'ailleurs, l'AMT est actuellement en processus d'acquisition des terrains disponibles afin de permettre la concrétisation de ce projet. Le budget du projet reflète les coûts de réalisation de la phase I.

En phase II du projet, considérant la congestion sur la route 344, ainsi que la problématique des virages à gauche, un second site sera étudié du côté sud de la route 344 afin d'évaluer l'implantation d'aires supplémentaires de dépose-minute et d'attente de courte durée. Les coûts de réalisation de la phase II seront précisés à la suite de cette étude. Le budget du projet comprend uniquement les coûts d'études pour la phase II.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,465	0,138	0,485	–	–	1,088

Aménagement de la gare Mirabel

RM. IFR-0063

Dans le cadre du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme mis en service en 2007, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Présentement, 290 usagers de la ligne résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Le projet a été initialement prévu en deux phases. La phase I du projet inclut le budget pour l'aménagement de quais, d'un stationnement et d'une boucle d'autobus avec débarcadère. La phase II consiste en l'agrandissement du stationnement.

Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'A-15. Selon l'étude de marché réalisée en 1999 et actualisée en fonction de l'évolution de la population, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 525 passagers par période de pointe dans l'horizon 2016.

À la suite de la décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), l'AMT a entrepris une nouvelle étude de localisation de la gare. Selon les résultats de cette étude et les démarches amorcées par la Ville, le projet d'aménagement de la gare sera redéfini.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,576	0,278	1,975	2,317	–	5,144

Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès
RM. IFR-0003

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture provisoire de l'A-19 en octobre 2006, à la suite de l'effondrement du viaduc de la Concorde. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas une structure d'accueil acceptable pour les clients. De plus, l'accès en voiture et en autobus est déficient.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro de Laval en 2007, la gare Saint-Martin a été fermée et remplacée par la gare intermodale De La Concorde, située à moins de 1,5 km. Toutefois, une partie des clients de l'ancienne gare Saint-Martin se sont tournés vers la gare Vimont.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2012. Le projet comprend l'aménagement des quais, d'un stationnement incitatif de près de 400 places, d'un terminus pour autobus de la Société de transport de Laval (STL), d'une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais et la délocalisation de la Route verte. Pour faciliter l'accès (entrée et sortie) au stationnement et au terminus d'autobus, un feu de circulation devra être installé à l'intersection du boulevard Bellerose. La Ville de Laval participera au financement de l'amélioration de l'accès à cette intersection. De plus, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du nouveau boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme pourraient s'élever à 600 places de stationnement et feront partie d'une phase ultérieure du projet.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		1,000					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
2,272	5,110	2,518	–	–	10,000	

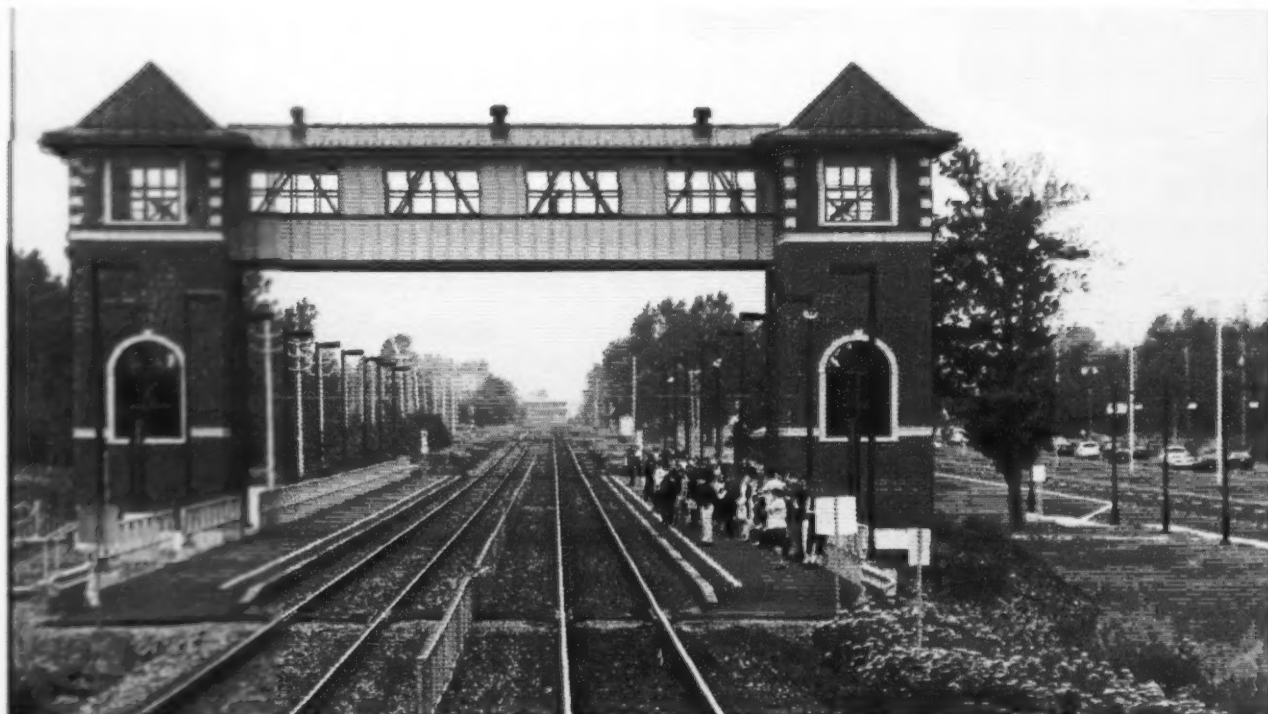
Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme

RM. IFR-0070

À la suite des inspections en 2010 de tous les quais de la ligne Blainville-Saint-Jérôme, il s'avère que les quais bâtis en asphalte avec une bordure de bois nécessitent d'importants travaux afin de maintenir un environnement sécuritaire pour les usagers. En effet, ces quais, construits en 1997 lors de la mise en service du lien ferroviaire entre Montréal et Blainville comme mesure d'atténuation à des travaux routiers, avaient été aménagés de façon temporaire. Ainsi, les quais de Rosemère, Sainte-Rose, Bois-de-Boulogne et Parc doivent être reconstruits à court terme avec une bordure de béton pour remplacer la bordure de bois qui s'affaisse vers la voie ferrée, réduisant le gabarit requis pour assurer le passage sécuritaire des trains et des équipements d'entretien. Les autres quais continueront d'être inspectés annuellement et seront reconstruits au besoin.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		–					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,107	2,296	2,505	1,408	11,085	17,400	



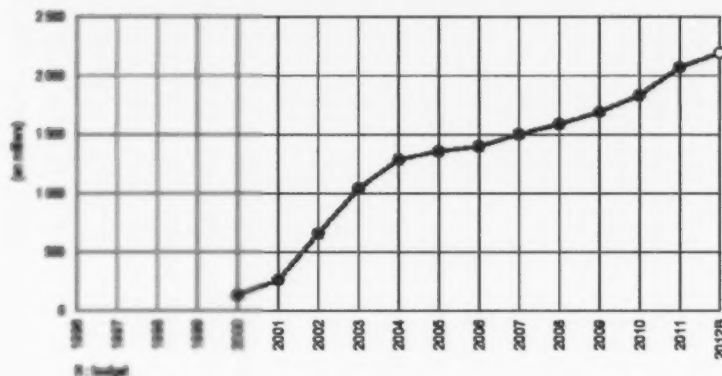
LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

En service de 1859 à 1988, la ligne Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru au fur et à mesure de l'aménagement en fonction des infrastructures et des gares.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse de 61 % depuis 2004, pour atteindre plus de 2,0 million de déplacements en 2011. C'est pourquoi l'AMT procède graduellement à l'aménagement permanent des gares et des stationnements de cette ligne. De plus, une voie d'évitement sera construite prochainement afin d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation ferroviaire.

Achalandage de la ligne Mont-Saint-Hilaire entre 1996 et 2011



EN BREF (RÉEL 2011)

- 7 gares, dont 1 commune avec la ligne Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 3 071 places autos et 297 places vélos
- 34,9 km de voie
- 7 départs en direction de Montréal
- 7 départs en direction de Mont-Saint-Hilaire

ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	4 610
Pointe du soir	4 210
Jour moyen	9 000
Mensuel	188 900
Annuel	2 071 900

Projets autorisés

Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude

RM. IFR-0118

La ligne Mont-Saint-Hilaire connaît un achalandage grandissant depuis sa remise en service en 2000. Pour répondre à la demande croissante de la clientèle, l'AMT augmentera progressivement la capacité de ce service de 70 % avec les nouvelles voitures multiniveaux et les travaux d'infrastructures ferroviaires. La gare Saint-Lambert possédant un quai d'une longueur réduite, cette situation limite l'exploitation du service. Une étude d'augmentation de la capacité de la gare, de normalisation des quais et de l'accessibilité a été réalisée en collaboration avec le CN, pour connaître la nature et le programme des travaux de réaménagement nécessaires. Toutefois, ce réaménagement est conditionnel au déplacement de la gare de VIA Rail et de son quai central vers une autre gare.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
-	-	-	0,105	-	-	0,105

Gare intermodale Longueuil-Saint-Hubert – Aménagement permanent

RM. IFR-0005

L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 890 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 140 %. Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente cette gare intermodale. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), qui vise à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique d'un *Transit Oriented Development* (TOD). Le projet comprend le nouveau centre d'échange intermodal, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minute pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. Il comprend deux phases afin de prévoir les besoins à long terme du développement urbain.

La première phase du projet prévoit la construction de la gare et des stationnements incitatifs. Plus précisément, ces aménagements incluent les nouveaux quais, un tunnel piétonnier, deux édifices avec ascenseurs, un dépose-minute, un nouveau stationnement de 335 places et la bonification du stationnement existant à 280 places. La première phase propose donc un total de 615 places de stationnement. Il est important de préciser que le choix d'un tunnel piétonnier, qui remplace le concept de passerelle aérienne initialement proposé, répond à une demande de Transports Canada, considérant la proximité de l'aéroport de Saint-Hubert. La deuxième phase du projet prévoit l'aménagement d'une boucle d'autobus et, selon l'évolution du projet des Halles de la Ville, l'aménagement de 700 places de stationnement additionnelles. Les coûts des études liés à cette phase ultérieure sont inclus au tableau des investissements ci-dessous.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	-	11,334	12,206	-	-	23,540

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II

RM. IFR-0066

Lors de la mise en service de la ligne Mont-Saint-Hilaire, l'aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement est agrandi à 550 places. L'AMT procède actuellement à son aménagement permanent. Divisé en deux phases, le projet comprendra les travaux suivants :

Phase I – Stationnement :

- l'aménagement permanent du stationnement (drainage, bassin de captation, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minute pour voitures et d'une zone de quais d'autobus ;
- l'aménagement permanent des installations de gare et d'un centre d'information.

Phase II – Quai nord :

- l'allongement du quai nord, incluant le mobilier urbain ;
- la mise à niveau des quais ;
- les travaux civils nécessaires à l'installation de caméras et d'afficheurs dynamiques.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	—	7.668	0.106	—	—	—	7.774

Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

RM. IFR-0067

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne de trains de banlieue, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille environ 690 usagers le matin, le stationnement a été aménagé de façon permanente à l'automne 2010, pour porter le total à terme à près de 456 places. Le projet sera complété en 2012 avec l'installation d'abribus.

La gare Saint-Basile-le-Grand améliorera la desserte du secteur résidentiel avoisinant et rendra plus accessibles les services commerciaux du secteur. Ce projet a reçu l'appui du conseil municipal de la Ville de Saint-Basile-le-Grand et des conseils d'administration du CIT et de la MRC de la Vallée du Richelieu.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	—	3,675	0,074	—	—	—	3,749

Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire
 RM IFR-0064

Afin d'augmenter le nombre de trains sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, l'AMT s'est entendue avec le CN pour faire les aménagements suivants :

- la construction d'une voie d'évitement d'environ 1 500 pieds devant la gare Mont-Saint-Hilaire ; la voie d'évitement sera implantée au nord des deux voies existantes et au sud de la gare ;
- l'aménagement d'un quai bas, du côté nord de la nouvelle voie d'évitement ;
- l'ajout de voies de liaison entre les deux voies de la ligne Mont-Saint-Hilaire, à l'est du site de garage de l'AMT ;
- la modification de la signalisation.

Ces travaux permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des trains de marchandises et de passagers sur la ligne, en évitant notamment les attentes lors des rencontres entre les différents trains ou lors des manœuvres des trains de l'AMT. Le concept et les coûts du projet ont été revus en raison des conditions géotechniques particulières et complexes du site.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
4,339	7,261	-	-	-	11,600	

Projets admissibles à une subvention

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle

RM. IFR.0005

Dans le cadre de l'amélioration progressive des installations de la gare Saint-Bruno, le quai sud et la passerelle permettant de passer du quai nord au quai sud doivent être réaménagés.

Afin de permettre l'embarquement pour des rames de 10 voitures (capacité actuelle de 6), les travaux suivants devront être exécutés sur le quai sud :

- l'allongement, la mise à niveau et l'aménagement permanent du quai sud ;
- l'installation de mobilier urbain ;
- l'ajout d'une passerelle aérienne en remplacement de la passerelle temporaire située sous le viaduc enjambant l'A-30.

Les coûts des travaux de ce projet seront raffinés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
75 %	-	-	-	4,418	0,537	-
						4,955

Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

RM. IFR.0008

La gare McMasterville mise en service en 2000 a été aménagée de façon progressive et temporaire dans le cadre de l'amélioration continue du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage. Le stationnement a été agrandi à plusieurs reprises pour offrir 672 places à compter de 2008. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à environ 731 places. Les travaux comprendront le drainage, l'ajout d'un bassin souterrain de captation des eaux de pluie, les bordures, l'éclairage, le pavage, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux autobus ainsi qu'aux chemins d'accès du stationnement.

Les usagers de la gare bénéficieront des services d'un centre de la petite enfance (CPE) agrandi à proximité, ainsi que de l'accès à un boisé qui placera la protection de l'environnement au cœur du projet d'aménagement. Le concept de réaménagement développé par un comité paritaire a été approuvé par le conseil municipal de la Ville de McMasterville et les conseils d'administration du CIT et de la MRC de la Vallée du Richelieu.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
75 %	-	4,998	1,881	1,903	-	-
						8,780

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

RM. IFR.0007

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne de trains de banlieue, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, le stationnement a été agrandi temporairement à quatre reprises pour atteindre 694 places en 2009. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente et être agrandi à 856 places. Les travaux comprendront le drainage, dont l'ajout d'un bassin de rétention, les bordures, l'éclairage, le pavage ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. L'aménagement d'un stationnement temporaire sera aussi requis pendant la réalisation des travaux. La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complètera sous peu ses investissements dans le secteur de façon à achever son réseau d'égout pluvial et différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués de la Ville, du CIT et de la MRC de la Vallée du Richelieu. La Ville financera la portion de rue : dont les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la Ville.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs
75 %	0,330	3,862	3,978	-	-	-
						7,840



LIGNE CANDIAC

En service de 1887 à 1980, la ligne Candiak a été remise en service par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru au fur et à mesure de l'aménagement des infrastructures et des gares. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiak et le service a été déclaré permanent en juillet 2009. En juin 2011, à la suite de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier, l'AMT a augmenté son service afin d'atténuer l'impact des travaux sur la circulation.

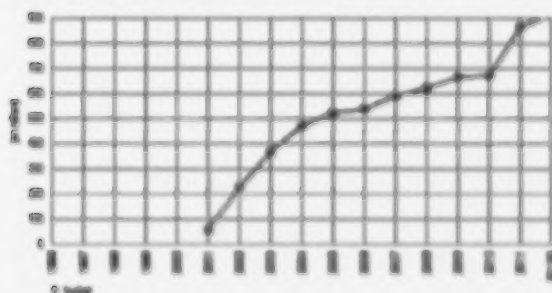
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

La ligne Candiak a connu une hausse de 65 % depuis 2005, atteignant un total de 885 500 déplacements. En janvier 2008, quatre trains par jour ont été ajoutés, ce qui a permis d'accroître de 30 % la capacité en période de pointe. Également, l'ajout de six départs quotidiens sur la ligne Candiak en juin 2011, dans le cadre du plan de gestion de la circulation suite à la fermeture partielle du Pont Mercier, ont certes contribué à la croissance de cette ligne. En 2011, la croissance de l'achalandage observé est de 28,8%. C'est pourquoi l'AMT procède graduellement à l'aménagement permanent des gares et des stationnements de cette ligne. De plus, la construction d'un site de garage permanent à Candiak permettra d'assurer la pérennité de ce service, de même que sa fiabilité. Enfin, une première phase d'aménagement pour la nouvelle gare Lachine-Victoria sera lancée afin de minimiser les impacts découlant de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier.

EN BRIEF (RÉEL 2011)

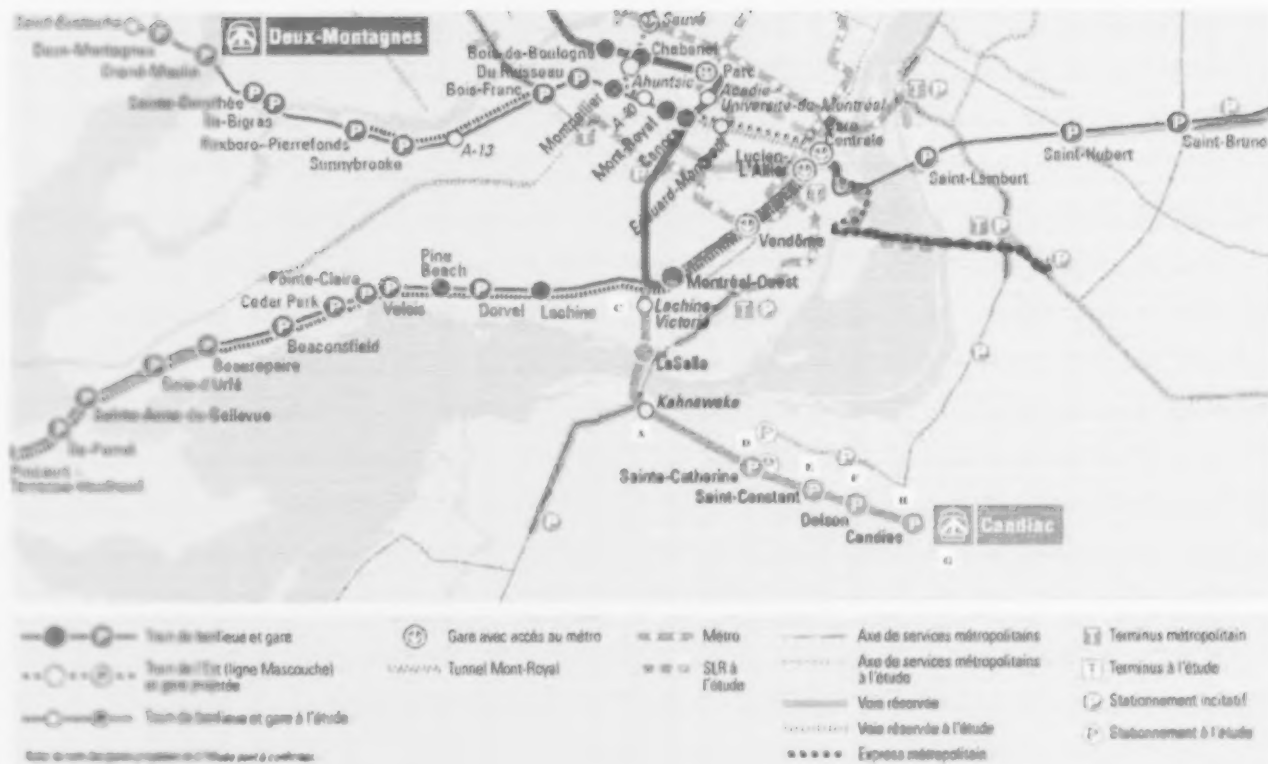
- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Vaudreuil-Hudson et Blainville-Saint-Jérôme
- 4 stationnements incitatifs offrant 1 352 places auto et 91 places vélos
- 25,6 km de voie
- 9 départs en direction de Montréal
- 9 départs en direction Candiak

Achalandage de la ligne Candiak entre 1988 et 2011



ACHALANDAGE RÉEL 2011

Pointe du matin	2 100
Pointe de soir	1 980
Jour moyen	4 280
Mensuel	88 500
Annuel	885 500



Projets autorisés

A. Gare Kahnawake – Étude

B. Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle (non illustré)

Projets admissibles à une subvention

C. Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I

D. Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II

E. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

F. Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement

G. Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent

H. Gare Candiac – Aménagement permanent

Projets autorisés

Gare Kahnawake – Étude RM. IFR-0013

Dans le cadre du projet de réfection du pont Honoré-Mercier par le MTQ, une nouvelle gare pourrait être aménagée à Kahnawake, sur la ligne Cadiac. Une étude devra être effectuée pour réaliser un concept d'aménagement et en évaluer la faisabilité.

L'étude de concept préliminaire a été réalisée. Des discussions sont en cours entre le gouvernement du Québec et Kahnawake sur le financement et les modalités de réalisation de ce projet.

MTQ		AUTRES				
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution				
-		-				

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
0,031	0,073	-	-	-	0,104

Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle RM. IFR-0012

L'achalandage du service actuel de la ligne Cadiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2010 plus de 3 000 passagers par jour.

Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité et la fréquence des trains. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet d'aménagement d'un site de garage permanent pour la ligne Cadiac [réf. IFR-0002], inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delsion et la jonction sud (connexion à la subdivision Westmount) ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delsion et d'une voie de liaison à la jonction de l'embranchement du Sennery pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatique pour améliorer la sécurité des passagers (pm 39.05, Chemin Sainte-Catherine et rue Saint-Pierre) ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC) qui améliore la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

MTQ		AUTRES				
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution				
75 %		-				

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
7,312	0,421	4,852	6,795	-	19,150

Projets admissibles à une subvention

Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I

RM. IFR-0014

Dans un souci de développer le transport en commun à Lachine, d'offrir des alternatives attrayantes aux automobilistes et dans le cadre de la reconstruction du complexe Turcot échelonnée sur sept ans, l'AMT désire implanter une nouvelle gare sur la ligne Candiac.

Ce projet comprend, en phase I, l'aménagement de quais, d'un stationnement incitatif temporaire, et d'un dépôt-miroir. Ces aménagements seront optimisés dans la phase de réalisation subséquente. Compte tenu de l'élévation de la voie ferrée pour passer au-dessus de différents axes routiers (dont l'A-20), l'aménagement des quais devra se faire en porte-à-faux, ce qui accroît significativement la complexité du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	–	0,211	0,967	2,742	9,710	–	13,681

Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II

RM. IFR-0011

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. L'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle.

Ce projet comporte maintenant deux phases. La phase I du projet vise l'aménagement permanent des quais et du stationnement. Le concept d'aménagement de la phase I du projet, développé en collaboration avec la Ville de Saint-Constant et un promoteur privé, prévoit que la gare sera située dans l'environnement d'un nouveau développement domiciliaire. Ce concept devra favoriser le transport actif et l'accessibilité au transport collectif. Afin de desservir adéquatement et de manière sécuritaire le quartier environnant, y compris le nouveau développement domiciliaire, l'AMT désire intégrer à la planification du projet une passerelle devant lier la voie sud de la voie ferrée et la gare.

Ce projet s'inscrit également en continuité avec les projets de stationnements incitatifs prévus à Delson dans les secteurs des rues Georges-Gagné et Léo, puisqu'il prévoit, en phase II, la construction d'un deuxième stationnement incitatif de près de 250 places destiné notamment aux utilisateurs du réseau du CIT Roussillon. Ce nouveau stationnement, qui était initialement prévu dans le cadre du projet Route 132 secteurs Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnement – Phases I et II [réf. IFR-0038], sera réalisé dans le cadre du projet d'aménagement permanent de la gare Sainte-Catherine, afin d'en faciliter l'intégration au concept global.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	–	2,270	0,467	0,584	6,950	4,838	14,909

Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
 Ref. 010-0008

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement développé, qui inclut un quai permanent et un stationnement, s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre. Le quai principal et le quai d'urgence seront aussi allongés afin de prévoir la mise en service d'un train plus long. Ce plan municipal propose un parc linéaire longeant la rivière Saint-Pierre et un développement résidentiel. La nouvelle gare sera déplacée dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie, etc.). Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Candiac, l'AMT compte acquérir un terrain appartenant au Musée ferroviaire de Saint-Constant et aménager un stationnement souterrain en partenariat avec le Musée ferroviaire pour rendre plus accessibles les services de transport collectif. Les coûts de réalisation du projet ont été revus afin de tenir compte de ces nouveaux composants.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
75 %	-	2,008	4,932	1,273	-	8,800

Gare Davelon – Aménagement permanent du stationnement
 Ref. 010-0008

Lors de la mise en service de la ligne Candiac, la gare Davelon a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur filot en bois). La présence d'une voie d'évitement qui servait de garage a forcé l'implantation du quai à une bonne distance de marche du stationnement incitatif, contraignant les piétons à traverser la voie ferrée et la rue Principale pour y accéder. Dans le cadre des travaux d'infrastructure dans les corridors du CP, des réaménagements ferroviaires sont prévus dans le secteur de la gare Davelon, notamment l'enlèvement de la voie d'évitement et le repositionnement du quai de la gare à proximité du stationnement temporaire actuel. L'ensemble de ces travaux permettra d'améliorer le service et la sécurité des usagers. Dans ce contexte, l'AMT désire revoir, en collaboration avec la Ville de Davelon, l'aménagement du stationnement incitatif. L'objectif sera de réaliser un aménagement permanent qui permettra d'optimiser la capacité du stationnement et d'améliorer la qualité des services offerts.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
75 %	-	0,119	0,980	1,981	-	2,270

Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent
 Ref. 010-0002

Lors de la mise en service de la ligne Candiac, les rames de trains étaient garées temporairement à la gare Davelon sur une voie d'évitement existante appartenant au CP et située à proximité de résidences. Comme pour toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit appartenant à l'AMT doit être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

De plus, depuis juin 2010, le CP n'assure plus l'entretien des locomotives et des voitures de l'AMT. De ce fait, l'AMT a dû aménager un site temporaire sur un terrain hors de l'emprise du CP, dont les coûts de réalisation sont également inclus au budget du projet de site permanent.

Ce projet constitue un enjeu stratégique pour l'entretien des équipements utilisés sur cette ligne. Il consiste à acquérir un terrain à Candiac et à y aménager des voies de garage, un puits d'inspection recouvert d'un abri et des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant. L'abri au site de garage Candiac était initialement prévu dans le cadre du projet de construction d'abris de trains aux différents garages de nuit [réf. IFR-0108], mais sera maintenant réalisé dans le cadre du présent projet, ce qui explique notamment les modifications au budget. Le concept est en cours de définition avec nos partenaires ; ainsi, le budget sera révisé au cours de l'année.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
75 %	-	2,960	18,364	4,931	2,489	27,220

Gare Candiac – Aménagement permanent

RM: IFR-0010

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Candiac a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. La gare sera située dans l'environnement du nouveau site de garage, et sera intégrée au plan d'aménagement de la Ville de Candiac, pour rendre plus accessibles les services de transport collectif et le transport actif. Le concept est en cours de définition avec nos partenaires ; ainsi, le budget sera révisé au cours de l'année.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,868	2,547	0,974	0,153	–	5,542



DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Selon la dernière enquête Origine-Destination (2006), la région métropolitaine poursuit sa croissance démographique. La population du territoire métropolitain devrait croître de 700 000 personnes d'ici 2031. Cette enquête révèle également que la part modale du transport en commun est en forte croissance (25 %) et que l'usage de l'automobile connaît une légère baisse (- 1 %). Ces données confirment donc la place que le transport en commun occupe dans les modes de déplacements de la région métropolitaine.

Afin de répondre à cette demande croissante, l'AMT travaille constamment au développement de nouveaux services. En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, le Train de l'Est (ligne Mascouche) desservant l'Est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. Ce projet est présentement en construction et selon les études réalisées, les nouveaux usagers de ce service proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

L'un des autres projets actuellement à l'étude est celui du Train de l'Ouest. Ce projet, dont les études d'ingénierie préliminaire ont été formellement lancées par le ministre des Transports en février 2011, consiste à améliorer l'offre de service pour l'ouest de la ville de Montréal.

Enfin, l'AMT désire électrifier l'ensemble de son réseau de trains de banlieue. Cette priorité s'inscrit en droite ligne avec la volonté du gouvernement du Québec qui, avec le Plan d'action sur les véhicules électriques, vise l'électrification de 95 % des transports collectifs d'ici 2030. C'est pourquoi l'AMT mettra en place un Bureau de projet qui aura pour mandat d'effectuer les études d'avant-projet liées à l'électrification du réseau de trains de banlieue.



A. Train de l'Est (ligne Mascouche)

B. Développement du réseau de trains de banlieue – Études (non illustré)

C. Train de l'Ouest – Études d'avant-projet préliminaire

D. Bureau de projet – Électrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire (non illustré)

E. Déserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40

Projets autorisés

Train de l'Est (ligne Mascouche)

REF. IFR-0125

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir, dès sa mise en service, cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée, avec des arrêts aux gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord, Sauvé, Ahuntsic, Mont-Royal et Canora. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpeller). À moyen terme, l'achalandage est estimé à 5 500 passagers en pointe du matin, soit un potentiel d'achalandage annuel de 2,5 millions de passagers.

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 10 nouvelles gares, dont huit avec stationnement ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées dans l'est de Montréal ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.) ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) ;
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type bimode (électrique et diesel à gabarit réduit) ;
- l'acquisition de 30 voitures multinationaux neuves.

Plusieurs études relatives à la demande en transport, au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été réalisées en tenant compte des directives émises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) après la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Le tronçon entre Charlemagne et Mascouche a été soumis au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2008. Le certificat d'autorisation de réalisation du projet (CAR) a été émis après publication du décret autorisant la construction du tronçon nord en février 2010, conditionnellement au respect de 18 conditions concernant l'environnement. Les travaux d'infrastructures ferroviaires ont commencé à l'été 2009. Les premières constructions de gares ont débuté en 2010, à la suite des appels d'offres publics.

Les coûts du projet ont été révisés à la hausse pour différentes raisons. D'abord, 14 des 18 conditions imposées par le Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) nécessitent l'ajout de travaux et ont donc une incidence budgétaire. Ensuite, l'avancement des plans et devis a permis de raffiner les estimations préliminaires et d'identifier des composants additionnels grâce à un niveau de détail plus précis. Enfin, différentes demandes provenant de partenaires municipaux et gouvernementaux, soutenues par des groupes de citoyens, ont été acceptées en cours de développement de projet par l'AMT, ce qui a également contribué à l'augmentation des coûts.

Il convient de rappeler que le 7 juillet 2011, le Conseil du Trésor a confié à Infrastructure Québec un mandat d'examen afin d'étudier l'évolution du budgétaire du projet et d'établir un mécanisme de suivi. Sur la base de cet examen, le Conseil des ministres a autorisé l'AMT, le 19 janvier 2012, à poursuivre la réalisation de ce projet à l'intérieur de certaines balises budgétaires et d'échéancier. Un comité de gérance, présidé par le Président – Directeur général de l'AMT, a ainsi été mis sur pied afin de suivre l'évolution du projet jusqu'à la mise en service du Train de l'Est. Le budget global du projet a été établi à 671,4M\$. La portion du budget relative à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite est présentée dans le cadre du projet IFR-0082, Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	–	374,299	161,109	80,005	16,387	–	631,800

Développement du réseau de trains de banlieue – Études

RM. PLA-0003

Afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable et d'accroissement d'achalandage, il est essentiel d'améliorer les services de façon continue. À cette fin et pour répondre aux besoins de la clientèle, à la demande future anticipée et aux demandes des acteurs du transport collectif, diverses études seront réalisées dans le but d'évaluer de façon préliminaire les projets d'amélioration et de développement du réseau de trains de banlieue. Ces études permettront d'évaluer les besoins en infrastructures et matériel roulant, comme l'ajout de gares et de lignes, l'amélioration des infrastructures, l'acquisition d'emprises ferroviaires, l'acquisition de voitures de trains de banlieue, l'acquisition de locomotives, l'ajout de voies, les études d'impact (sonore, visuel), etc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
—	—	0.488	0.616	0.416	0.416	—	1.936

Train de l'Ouest – Études d'avant-projet préliminaire

RM. IFR-0060

Le 14 février 2011, le ministre des Transports a donné le coup d'envoi aux études d'ingénierie préliminaire en vue de la réalisation du Train de l'Ouest. Ce projet consiste en l'aménagement d'un nouveau corridor ferroviaire dédié au transport de passagers et à l'ajout de service. Les ajouts de service projetés permettraient d'accroître significativement l'achalandage actuel de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson. De plus, ce projet permettrait aux travailleurs et étudiants de l'ouest de l'Île de Montréal et de la couronne ouest, tout comme à ceux ayant pour destination l'ouest de l'Île, de bénéficier d'un service de trains de banlieue 18 heures par jour, et ce, dans les deux directions.

Le tracé choisi est celui de la ligne Vaudreuil-Hudson actuelle, soit le corridor du réseau du chemin de fer du CP et dont le point terminal est la gare Lucien-L'Allier. De façon générale, le projet devrait permettre la construction de nouvelles voies ferrées dédiées aux trains de banlieue. Les études réalisées à ce jour prévoient plus précisément :

- l'ajout de voies ferrées additionnelles ;
- l'ajout de nouveaux départs, incluant de nouveaux services express à partir de Vaudreuil ;
- l'ajout du matériel roulant ;
- le réaménagement des gares ;
- l'amélioration des passages à niveau ;
- l'amélioration des installations de la gare Lucien-L'Allier.

Dans les mois à venir, l'AMT réalisera les études d'ingénierie préliminaire et d'avant-projet et effectuera les simulations de trains nécessaires pour déterminer la capacité du tracé retenu. Ces études permettront de confirmer les paramètres du projet, à savoir les niveaux de service, les infrastructures et le matériel roulant requis, les coûts et l'échéancier du projet.

Une fois le tracé retenu, les études d'avant-projet définitif pourront être lancées et permettront de préciser les coûts et de compléter les analyses coûts/bénéfices et financières finales.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
-	-	1,474	5,368	7,514	7,544	-	22,000

Projets admissibles à une subvention

Bureau de projet – Électrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire

RM. IFR-0026

En lien avec le Plan d'action sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec, l'AMT désire étendre l'électrification de son réseau de trains de banlieue. Avec l'ouverture du Train de l'Est (ligne Mascouche), le réseau de trains de banlieue comptera six lignes, dont une seule électrifiée, soit la ligne Deux-Montagnes. Toutefois, dès la conception du Train de l'Est (ligne Mascouche), il a été prévu qu'un tronçon d'environ 13 km sera prêt à recevoir des systèmes assurant une alimentation en courant électrique, ce qui viendra s'ajouter aux 9 km déjà électrifiés. Le matériel roulant circulant sur l'ensemble du réseau consommera près de 10 millions de litres de carburant diesel (2011) et émettra plusieurs milliers de tonnes de GES.

À la suite de l'étude de faisabilité, qui a confirmé l'intérêt d'un tel projet, l'AMT mettra en place un Bureau de projet à cette fin. Ce Bureau de projet aura pour mandat d'effectuer les études d'avant-projet liées à l'électrification. Durant cette phase, les activités suivantes seront réalisées : l'élaboration du programme fonctionnel et technique, l'analyse des impacts visuels et sonores, l'estimation des coûts sur l'ensemble du cycle de vie du projet, la stratégie de financement, la mise en place d'un plan directeur et les plans d'ingénierie préliminaire.

Grâce à ces études d'avant-projet, l'AMT sera en mesure de préciser les paramètres du projet et d'établir un plan d'ensemble pour atteindre les objectifs gouvernementaux qui visent l'électrification de 95 % des transports collectifs d'ici 2030. Ultérieurement, plus de 95 kilotonnes de GES pourront être épargnées en substituant le diesel par l'hydro-électricité pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue.

L'AMT et Hydro-Québec (HQ) se sont associés pour la mise en place de ce Bureau de projet. En lien avec son plan d'action en matière d'électrification des transports terrestres, HQ pourrait offrir son soutien financier en ce qui concerne la réalisation de l'électrification du réseau de trains de banlieue de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	À valider	1,418	5,528	20,302	26,287	–	55,535

Desserte secteur parc Industriel Saint-Laurent – Gare A-40

RM. IFR-0130

Dans le cadre de la réalisation du Train de l'Est (ligne Mascouche), l'arrondissement Saint-Laurent souhaite l'implantation d'une gare additionnelle sur son territoire, immédiatement au nord de l'A-40, pour améliorer la desserte de son parc industriel. Dans ce contexte, l'AMT a élaboré un concept d'aménagement et une estimation des coûts d'implantation de ce projet de gare. Cette étude de concept sera suivie d'une étude bénéfices-coûts. L'aménagement du quai de la gare A-40 se ferait sur une troisième voie, soit la voie prolongée de raccordement (électrifiée) avec le Train de l'Est (ligne Mascouche). Des analyses supplémentaires sont nécessaires pour estimer la demande d'achalandage potentiel. À cet égard, l'AMT réalisera, en partenariat avec la STM, une estimation de la demande pour une desserte améliorée des gares de l'arrondissement Saint-Laurent ou à proximité.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	8,273	16,582	–	–	22,855

Réseau de transport métropolitain par autobus

EN BREF (RÉEL 2011)

Voies réservées

Nombre de voies	31
En pointe du matin	85,2 km
En pointe du soir	73,5 km

Stationnements incitatifs

Nombre de stationnements	23
Nombre de places de stationnement	13 958
Nombre de places vélos	1 246

Terminus

Nombre de terminus	16
--------------------	----

Autobus express

Nombre d'express	1
------------------	---

Face à une congestion grandissante sur le réseau routier, le RTMA constitue une composante vitale du réseau de transport de la région de Montréal : en 2011, les stationnements incitatifs ont accueilli près de 2,9 millions d'automobiles, les voies réservées métropolitaines ont permis près de 25,3 millions de déplacements effectués par autobus et les terminus métropolitains ont enregistré plus de 73 millions de déplacements. Le RTMA compte 20 axes de transport, 31 voies réservées, 16 terminus métropolitains, 23 stationnements incitatifs, offrant quotidiennement 13 958 places, et un autobus express métropolitain : Chevrier. Grâce aux mesures mises en place, le RTMA permet d'optimiser l'accès aux transports collectifs.

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

Compte tenu de sa grande efficacité et de sa souplesse, le RTMA offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région desservis ou non par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible densité de population. Les projets et études proposés dans le PTI 2012-2013-2014 sont répartis selon les regroupements d'axes suivants : Axes A-25 et boulevard Pie-IX • Axes A-20 et route 132 • Axes A-10 et A-Bonaventure • Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal. Par ailleurs, des projets et études concernant d'autres axes du réseau sont également présentés à l'intérieur de la section Développement et consolidation du réseau.

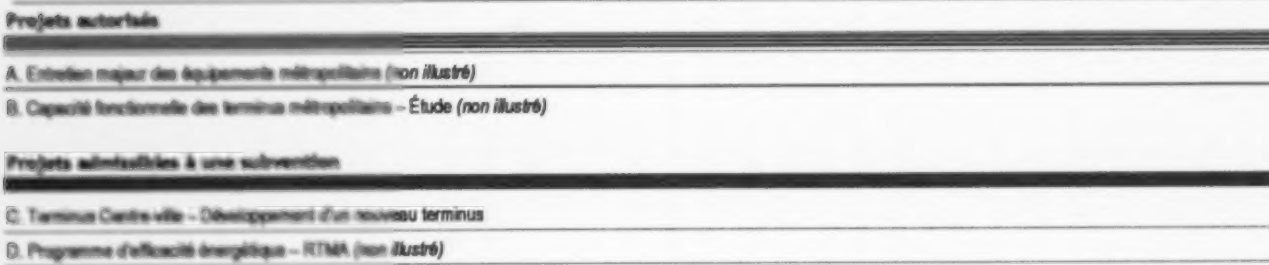
Défis : Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, notamment celui de l'express métropolitain • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services

Objectifs : Offrir une qualité de service accrue et des équipements et infrastructures de qualité supérieure • Poursuivre la réalisation de terminus, de stationnements incitatifs et de mesures préférentielles, dont des voies réservées, pour réduire les temps de parcours des autobus.



INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le RTMA requiert des investissements qui sont communs à plus d'un axe, comme les projets d'amélioration des équipements accueillant différentes autorités organisatrices de transport (AOT) ou ayant un rayonnement régional. Pour accroître la capacité d'accueil des services d'autobus et de la clientèle et ainsi développer l'utilisation des transports collectifs, des travaux majeurs doivent être effectués sur certains équipements.



Projets autorisés

Entretien majeur des équipements métropolitains

Réf. MRO-0014

Les infrastructures du RTMA se sont détériorées avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels ont atteint leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. Les différents travaux prévus vont de l'augmentation de la capacité d'un système de refroidissement aux travaux de réparation de la chaussée dans un stationnement. La priorité des projets retenus a été établie dans un programme d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
—	—	—	1,882	1,882	1,499	5,263

Note : une demande de subvention a été déposée auprès du programme Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer une étude spécifique prévue sous ce programme de projets ; le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % des coûts de cette étude.

Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Réf. IFR-0112

En raison de l'évolution de l'échalandage du réseau de transport en commun, et donc de l'augmentation de la demande pour les équipements métropolitains, la gestion de la capacité des infrastructures s'est complexifiée au fil des ans. Cette situation est particulièrement problématique pour les terminus métropolitains qui, dans une majorité de cas, sont déjà utilisés à pleine capacité. Cette situation entraîne de la congestion dans les aires véhiculaires des terminus, des retards sur les horaires planifiés, de même que des enjeux de sécurité. À titre d'exemple, dans le cas du terminus Centre-ville, la saturation du terminus a contraint l'AMT à imposer en 2007 et 2010 un moratoire sur l'ajout de service en période de pointe du soir. Cette situation a pour conséquence de freiner la croissance de l'offre de transport en commun. Également à titre d'exemple, à la demande de la STM, la capacité fonctionnelle des terminus Côte-Vertu et Henri-Bourassa sera étudiée.

Afin de régler cette problématique, l'AMT souhaite réaliser une analyse de l'état actuel de la capacité des terminus, développer des concepts d'accroissement de celle-ci ainsi que de définir des opportunités d'amélioration pour chacun des sites analysés.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					
—	—	0,170	0,521	—	—	0,691

Note : une demande de subvention a été déposée auprès du programme Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer la présente demande d'étude ; le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % des coûts de l'étude.

Projets admissibles à une subvention

Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

RM. IFR-0021

L'AMT cherche à accroître davantage la capacité d'accueil des services d'autobus circulant dans le corridor métropolitain de l'axe du pont Champlain/autoroute Bonaventure qui fait face à un problème de saturation important au terminus Centre-ville. Depuis 2008, l'AMT doit, de fait, avoir recours à l'utilisation de quais sur rue pour accroître la capacité du terminus.

L'AMT se doit d'assurer le maximum de capacité d'exploitation pour tous les transporteurs afin de répondre à la croissance des services de transport en commun. Cette croissance est stimulée par de nombreux facteurs, dont l'évolution du prix de l'essence, les programmes gouvernementaux de développement du transport collectif des personnes, ainsi que les nombreuses mesures d'atténuation de la congestion routière qui seront mises en place dans la foulée des grands chantiers routiers.

Une demande accrue pour des services de transport collectif est aussi prévisible en conséquence du projet de la Société du Havre de Montréal (SHM), qui consiste à reconstruire le tronçon montréalais de l'autoroute Bonaventure. En effet, en raison de la réduction de la capacité routière visée par le nouvel aménagement routier de l'axe Bonaventure à Montréal, ce réaménagement aura un impact sur les transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif.

Ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales et des résultats des études du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain [réf. IFR-0146] et sur un éventuel SLR dans cet axe [réf. IFR-0128].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,964	2,587	4,909	98,004	104,425	210,880

Programme d'efficacité énergétique – RTMA

RM. IFR-0119

Afin de minimiser ses coûts d'entretien et d'inventaire et d'atteindre ses objectifs de développement durable, qui consistent entre autres à réduire sa consommation d'électricité, l'AMT désire se doter d'un programme d'efficacité énergétique. Via ce programme, l'AMT procédera notamment au remplacement des luminaires au sodium haute pression de 13 terminus et de 13 stationnements incitatifs, pour un total d'environ 650 unités d'éclairage, par des luminaires à diodes électroluminescentes. Ces luminaires permettront à l'AMT de réduire ses émissions de GES.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,015	1,036	0,602	0,638	–	2,291



AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX

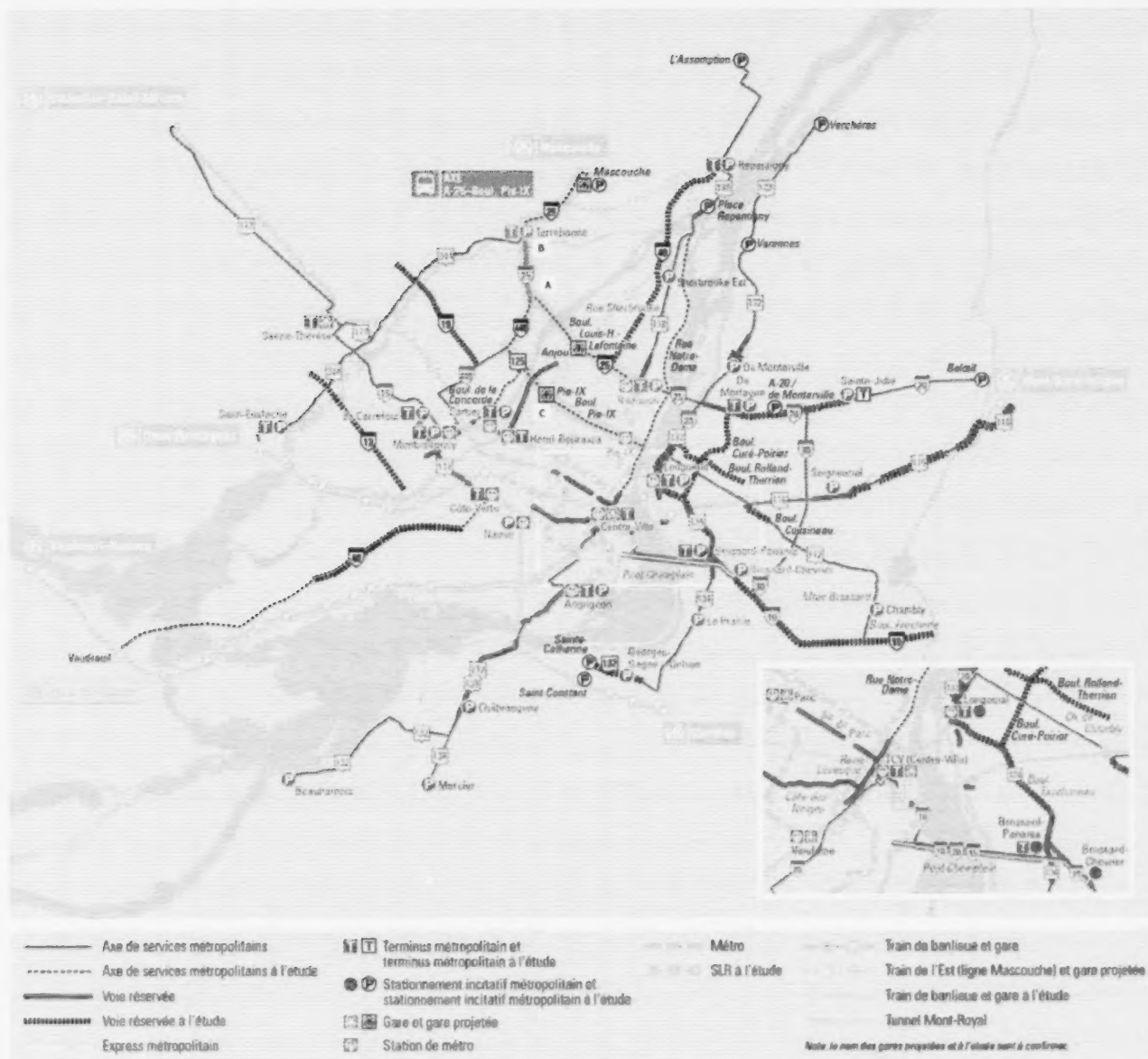
L'ouverture du pont de l'A-25 s'est accompagnée de la mise en service de nouvelles voies réservées desservies par des services d'autobus du CIT Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants de la région. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne et de Laval ainsi que les arrondissements Montréal-Nord, Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de Montréal.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Le 17 décembre 2009, le ministre des Transports du Québec de l'époque a présenté le scénario retenu pour l'implantation d'un corridor métropolitain de voies réservées aux autobus dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval. L'AMT, le MTQ et leurs partenaires ont convenu de développer un corridor métropolitain qui améliorera les services de transport collectif, autant à Montréal qu'à Laval, par l'implantation de voies dédiées aux autobus, qui accroîtront de façon importante l'offre de service, tout en réduisant la place accordée à l'automobile. La mise en service prochaine du Train de l'Est (ligne Mascouche) et l'éventuel prolongement de métro de la ligne 5 bleue et le potentiel SFB dans l'axe Henri-Bourassa inciteront le développement des mesures pour assurer l'interconnectivité de cet axe.

ACHALANDAGE EN 2011

Terminus Terrebonne	2 030 000 usagers
Stationnement Terrebonne	227 200 véhicules (taux d'occupation : 87 %)
Voie réservée A-25	779 700 usagers



Projets autorisés

- A. Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude
- B. Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude

Projet admissible à une subvention

- C. Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

Projets autorisés

Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude

Réf. IFR-0023

L'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité de poursuivre le développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal.

Cette étude a pour objectifs principaux d'améliorer les conditions de circulation des autobus se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne et d'évaluer de nouvelles mesures préférentielles vers le nord, dont des stationnements incitatifs additionnels à localiser au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche. De plus, considérant que le prolongement de l'A-25 prévoit une voie réservée pour autobus, il y a lieu d'examiner les possibilités d'une desserte efficace sur le territoire de Montréal par un rabattement au terminus Radisson.

Ce projet doit être envisagé en lien avec le projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125] et le prolongement de l'A-25 à Montréal et à Laval.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
-		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,007	0,199	-	-	-	0,206	

Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude

Réf. IFR-0039

Le stationnement Terrebonne continue de connaître un fort succès et est utilisé à pleine capacité de façon récurrente. En vue de répondre à la demande sans cesse croissante, l'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins, a procédé à la location d'un stationnement temporaire à proximité du terminus. La prochaine étape consistera à rechercher un nouveau site dans le secteur afin d'augmenter la capacité et à préciser les aménagements nécessaires dans ce secteur de la ville.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
-		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,047	0,055	-	-	-	0,102	

Projet admissible à une subvention

Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

RM. IFR-0053

L'axe Pie-IX est l'un des plus achalandés sur le territoire de l'AMT ainsi que l'un des axes de transport collectif les plus importants sur le territoire de Montréal, à l'est de la ligne 2 orange du métro.

Le développement de mesures préférentielles en transport en commun, et à terme d'un SLR, s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour l'AMT, la STM, la STL, le MTQ et les Villes de Montréal et de Laval. C'est pourquoi l'AMT et ses partenaires travaillent à la mise en place d'un projet de voies réservées permanentes en site propre à grande capacité de transport, qui permettra d'offrir un service de grande qualité et attrayant aux clientèles de Montréal, de Laval et de la couronne nord. Le projet prévoit des stationnements incitatifs à Laval et des correspondances facilitées à la future station de métro de la ligne 5 bleue, à la gare Montréal-Nord du Train de l'Est (ligne Mascouche) et à la station de métro Pie-IX de la ligne 1 verte.

L'AMT prévoit finaliser en 2012 l'avant-projet définitif. Les coûts d'implantation présentés ci-dessous incluent les portions de Montréal et de Laval. L'échéancier de réalisation de la section située sur le territoire de Montréal a été revu afin de réaliser des analyses supplémentaires de requalification urbaine. Ces analyses ont été demandées par la Ville de Montréal.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %		--		4,102	13,048	14,744	136,232	139,747	306,873



AXES A-20 ET ROUTE 132

L'axe de l'A-20 est desservi par les lignes du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les lignes offertes par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil, Boucherville et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (De Montagne), aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'A-20 Ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

L'axe de la route 132 est desservi par le CIT Sorel-Varennes et par le RTL en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville. De plus, un nouveau terminus a été mis en service à Boucherville en 2007.

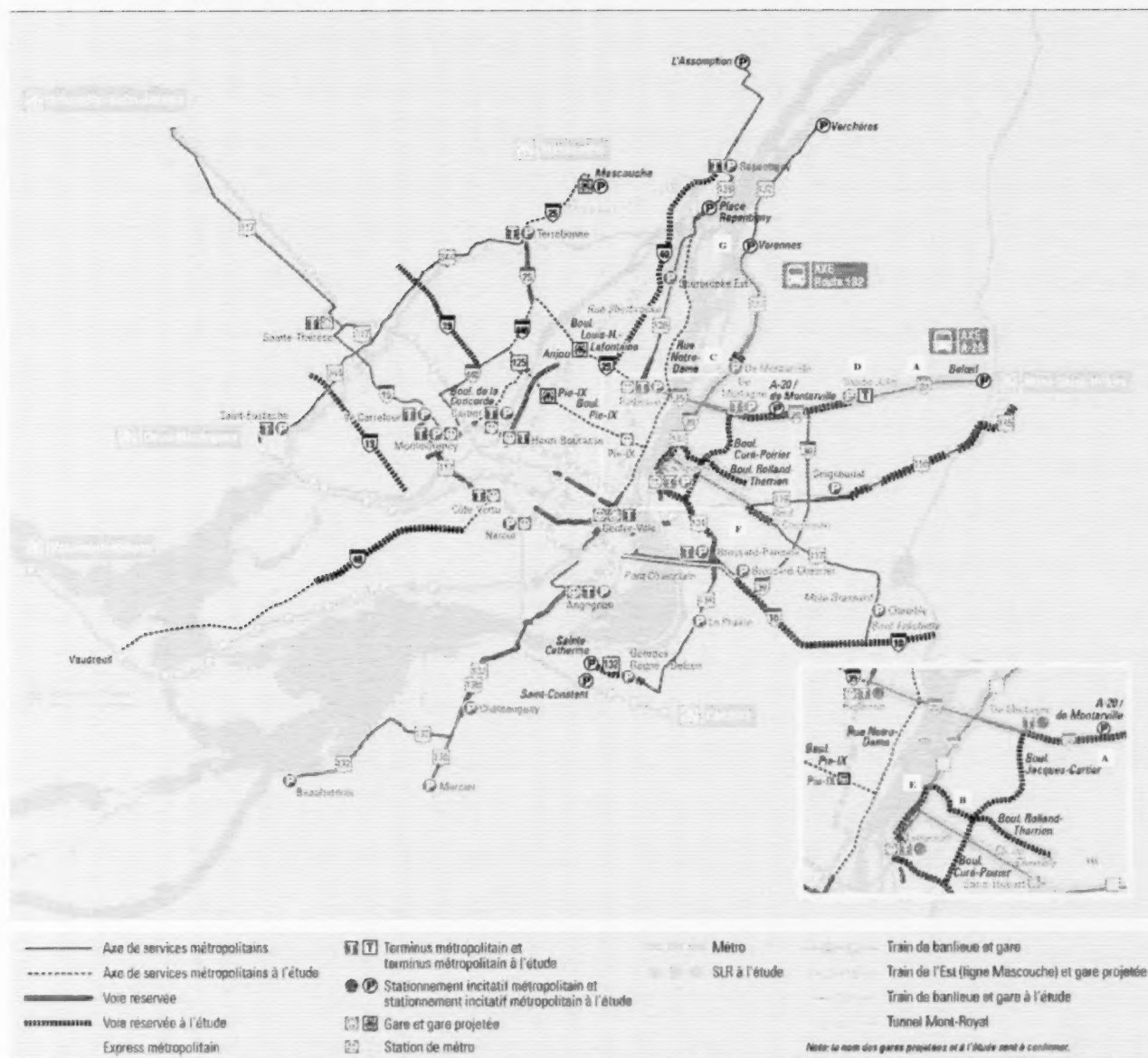
Consolider le réseau pour améliorer les services

Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions à l'approche de l'échangeur A-20/route 132, du pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine et du terminus Longueuil. De plus, le MTQ prévoit des travaux majeurs de réfection du pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine de 2013 à 2015. Comme ce corridor offre un bon potentiel de développement, l'AMT souhaite y implanter des mesures préférentielles afin de réduire les temps de parcours et de régulariser les services.

ACHALANDAGE EN 2011

Mesures préférentielles Route 132/Montbrun	224 100 usagers
Stationnement Sainte-Julie	72 700 véhicules (taux d'occupation : 95 %)
Stationnement De Montagne	8 100 véhicules (taux d'occupation : 26 %)
Stationnement De Montarville	60 200 véhicules (taux d'occupation : 94 %)
Voie réservée A-20	108 300 usagers
Voie réservée Saint-Charles (axe Saint-Charles/Riverside)	1 348 100 usagers
Terminus Longueuil	12 686 500 usagers
Station de métro Longueuil ¹	7 894 100 usagers entrant

¹ Donnée STM 2011



Projets autorisés

A. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

B. Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude

C. Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Monbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

Projets admissibles à une subvention

D. Terminus et stationnement Sainte-Julie

E. Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase II

F. Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II

G. Stationnement incitatif à Varennes

Projets autorisés

Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Réf. IFR-0050

Préparé en 2005 par l'AMT en collaboration avec ses partenaires, le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'A-20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, prévoyait l'implantation à moyen terme d'une voie réservée sur l'accotement de l'A-20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée à proximité de l'A-30 (Boucherville) et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Montagne.

En 2010, le MTQ a octroyé un mandat d'étude pour l'élargissement du corridor A-20 entre la route 132 et la rivière Richelieu. Un volet de transport en commun sera intégré à cette étude pour assurer l'implantation d'une voie réservée débutant minimalement à la hauteur du terminus et du stationnement incitatif de Sainte-Julie, et se raccordant à la voie réservée actuelle, située au niveau du boulevard de Montagne. À la suite de l'étude du MTQ, l'AMT évaluera l'implantation de la voie réservée, la possibilité de rendre le stationnement de Montagne permanent et l'opportunité d'aménager d'autres stationnements incitatifs, notamment à la sortie 112 et à l'échangeur de Montarville de l'A-20.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
–	–	0,168	0,107	0,221	0,250	–
						TOTAL
						0,746

Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude

Réf. IFR-0019

Selon les scénarios présentement à l'étude, le prolongement de la ligne 4 jaune de métro sur la Rive-Sud de Montréal pourrait se faire en partie dans l'axe du boulevard Roland-Therrien. Ce prolongement permettrait d'offrir aux utilisateurs de ce corridor un service rapide et direct vers le métro Longueuil. Puisque le projet de prolongement du métro ne sera pas réalisé avant quelques années, le RTL serait intéressé à mettre rapidement en service une ligne d'autobus à fréquence élevée et à arrêts limités dans ce corridor, permettant ainsi d'augmenter l'achalandage en prévision du futur rabattement au métro.

Une étude préliminaire réalisée par le RTL a permis de définir les besoins pour cette nouvelle ligne, dont la mise en service nécessitera la mise en place de mesures préférentielles. En lien avec le projet de voie réservée et de mesures préférentielles dans le corridor du boulevard Roland-Therrien et de la sortie de la route 132 [réf. IFR-0018], des études supplémentaires devront être réalisées conjointement par le RTL et l'AMT afin de déterminer le concept final de cette mesure transitoire vers la réalisation du futur prolongement de métro.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
–	–	0,001	–	0,104	–	–
						TOTAL
						0,105

Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'Intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

2012-2013-2014

Depuis 2004, le CIT Sorel-Varennes bénéficie d'une voie réservée en rive d'une longueur de 2 km en direction ouest sur la route 132, ce qui facilite grandement la traversée de l'intersection Montbrun en période de pointe du matin. En période de pointe du soir en direction est, le niveau de congestion ne cesse d'augmenter à l'approche de l'intersection Montbrun, ce qui amène l'AMT à vouloir augmenter la compétitivité du transport collectif dans ce corridor. En collaboration avec ses partenaires, elle étudiera les mesures préférentielles à mettre en place pour améliorer la situation actuelle et répondre à la forte croissance des déplacements.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	-	0,053	-	-	0,053

Projets admissibles à une subvention

Terminus et stationnement Sainte-Julie

R&M IFR-0034

Ce projet vise à déplacer le stationnement incitatif Sainte-Julie à l'angle nord-est de l'A-20 et du chemin Fer-à-Cheval et d'y annexer un terminus d'autobus régional. Il comprend la délocalisation des bretelles d'accès à l'A-20 (sortie 102), la construction d'un tronçon du boulevard Armand-Frappier, le prolongement de la rue Murano et l'espace pour la construction d'un CPE. Un stationnement adjacent au terminus sera aménagé et comprendra environ 1 050 places, dont une portion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle ou pour le covoiturage. Le projet comprend l'aménagement d'un dépose-minute, de quais d'autobus (dont des quais pour des autobus articulés), d'accès pour les piétons et les cyclistes et d'un stationnement pour vélos.

Ce projet requiert l'acquisition de terrains, ainsi que la ratification d'une entente entre la Ville de Sainte-Julie et les propriétaires riverains au sujet du futur tronçon du boulevard Armand-Frappier. Une entente de partage de coûts et de responsabilités entre le MTQ, la Ville et l'AMT devra être entérinée. Le budget présenté représente la part de l'AMT au projet.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
1,287	5,572	5,141	-	-	12,000	

Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase II

R&M IFR-0018

Le boulevard Roland-Therrien présente une congestion importante en heure de pointe, et ce, principalement en après-midi. L'implantation d'une voie réservée et/ou de mesures préférentielles consoliderait l'axe de transit entre le cégep Édouard-Montpetit et le terminus Longueuil. Cet axe est d'ailleurs utilisé par plusieurs AOT.

Une étude préliminaire réalisée par l'AMT a permis d'identifier un scénario visant l'implantation d'une voie réservée sur le chemin Bord-de-l'Eau, entre le chemin Chambly et la rue Saint-Charles. Selon les conclusions de l'étude, la mise en service de cette voie réservée se fera en deux phases.

La première phase du projet, qui a été réalisée en juin 2011, consistait à mettre en service la portion de voie réservée comprise entre le chemin Chambly et la courbe menant à la rue Saint-Charles par des travaux de marquage au sol et l'installation de panneaux de signalisation. La réalisation de ces mesures a été assurée par la Ville de Longueuil.

Réalisée par l'AMT, en collaboration avec ses partenaires, la seconde phase du projet nécessitera, quant à elle, des travaux d'infrastructures afin d'élargir la courbe menant à la rue Saint-Charles. La mise en service de cette deuxième phase permettra d'accroître le potentiel de développement du réseau de transport collectif de la Rive-Sud de Montréal, tout en limitant le nombre d'autobus sur la rue Saint-Charles. En évitant la congestion automobile, le réseau sur lequel circulent les autobus du secteur de Longueuil sera amélioré, et le temps de parcours des usagers s'en verra réduit.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,042	0,302	0,977	-	-	1,321	

Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert - Phases I et II

RM. IFR-0055

Ce projet comprend deux phases. En phase I, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre le chemin de Chambly et la rue Coderre. En accord avec la Ville de Longueuil, le boulevard Cousineau sera élargi à quatre voies (dont une réservée aux autobus) à partir du chemin Chambly sur une longueur d'environ 200 m jusqu'à un point situé au sud du boulevard Gareau. L'élargissement de la voie inclut de nombreux travaux connexes : déplacement de lampadaires, d'abribus, de feux de signalisation, de la signalisation horizontale et verticale, des puisards, etc. De la rue Gareau jusqu'à la rue Coderre, le réaménagement consistera essentiellement en une modification de la signalisation pour réserver une voie de circulation au transport collectif par autobus. Toutefois, la chaussée ne sera pas élargie sur cette portion.

En phase II, le budget présenté inclut uniquement l'étude d'un autre tronçon à aménager en direction de Saint-Hubert entre le boulevard Vauquelin et le viaduc du CN. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ce tronçon de voie réservée réduira les retards encourus par les autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

Le tronçon Cousineau (phase I) servira aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,615	2,498	1,487	-	-	4,600

Stationnement incitatif à Varennes

RM. IFR-0036

Ce projet vise à réaliser un stationnement incitatif d'environ 120 places au lieu des 100 places initialement prévues sur la rue Jules-Phaneuf, située sur le territoire du CIT Sorel-Varennes. La construction du stationnement nécessitera aussi l'aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales. L'implantation du stationnement permettra d'améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132 se déplaçant avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,143	0,783	0,594	-	-	1,500



AXE A-10 ET A-BONAVENTURE

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'A-10 ainsi que le long de la voie réservée à contresens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au terminus Centre-ville.

Le corridor de l'A-10 constitue le deuxième plus important axe de transport collectif interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec plus de 40 000 déplacements quotidiens des usagers sur la voie réservée du pont Champlain, dans plus de 1 900 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 jaune du métro vers Longueuil en termes d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée du Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie.

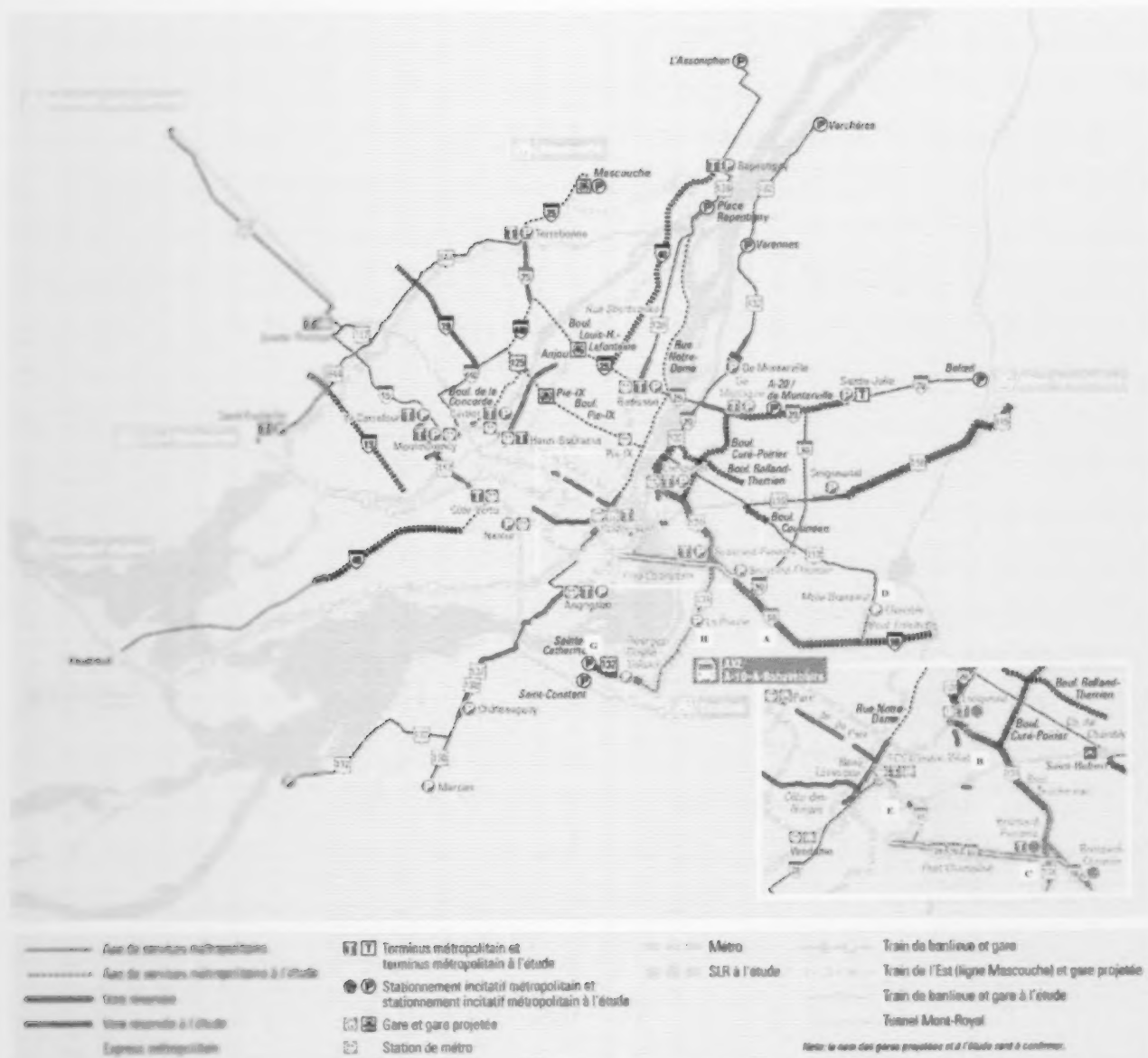
Consolider le réseau pour améliorer les services

En 2011, le ministre des Transports du Québec a annoncé la mise en place d'un Bureau des partenaires afin de réaliser les études et de développer des mesures de mitigation en préparation au remplacement du pont Champlain. À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe et de la construction éventuelle d'un nouveau pont Champlain, l'AMT souhaite planifier, à court, moyen et long termes, les interventions requises pour le transport collectif afin de répondre à la demande et attirer de nouveaux clients.

ACHALANDAGE EN 2011

Stationnement Chambly	83 800 véhicules (taux d'occupation : 94 %)
Stationnement Chevrier	538 800 véhicules (taux d'occupation : 92 %)
Axe A-10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De l'inspecteur)	7 817 300 usagers
Terminus Panorama	2 256 000 usagers
Stationnement Panorama	241 000 véhicules (taux d'occupation : 98 %)
Terminus Centre-ville	12 112 100 usagers
Station de métro Bonaventure ¹	7 828 100 usagers entrant

¹ Données STM 2011



Projets autorisés

A. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

B. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

C. Terminus et stationnement Brossard-Parsons – Étude

D. Agrandissement du stationnement Chamblay – Étude

Projets admissibles à une subvention

E. Corridor métropolitain Bonaventure

F. Bureau des permis sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain (non illustré)

G. Route 132 secteurs Debon, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases I et II

H. Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II

Projets autorisés

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

RM. IFR-0015

La voie réservée du corridor de l'A-10 est un axe critique de transport entre Montréal et la Rive-Sud. Le nombre de déplacements sur cette voie réservée s'élève quotidiennement à plus de 40 000. Considérant les travaux majeurs de réfection prévus au réseau routier (axe Bonaventure, complexe Turcot) pour les prochaines années, il est à prévoir que plusieurs axes routiers existants seront saturés par la circulation automobile. Dans ce contexte, l'AMT évaluera avec ses partenaires les mesures d'atténuation de la congestion à mettre en place pour offrir une alternative aux automobilistes empruntant le corridor de l'A-10 tout en améliorant les temps de parcours et la régularité des services de transport collectif. Certains projets potentiels d'amélioration et de développement du corridor de transport en commun ont été identifiés par l'AMT et ses partenaires afin d'optimiser les liens existants, dont :

- l'implantation d'une voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'autoroute Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain par l'élargissement du pont Clément reliant l'Île-des-Sœurs à l'autoroute Bonaventure ;
- le prolongement de la voie réservée du corridor de l'A-10 jusqu'à la rivière Richelieu vers Chambly ; cette étude inclura une analyse des tracés potentiels, des mesures préférentielles, dont celles pour faciliter l'accès au stationnement Chevrier, et des équipements métropolitains requis pour améliorer et développer le transport collectif.

Ces projets feront l'objet d'études de faisabilité et d'opportunité et serviront de bases de travail pour le Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain [réf. IFR-0146] créé par le MTQ. Considérant ceci, ainsi que la mise sur pied d'un comité d'axe pour le corridor de l'A-10, certaines études supplémentaires pourront être nécessaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
—	—	0,261	0,159	0,066	0,243	—	0,729

Amélioration du corridor Taschereau – Étude

RM. IFR-0020

La mobilité à l'intérieur du territoire de Longueuil doit être améliorée. Les déplacements dans l'axe nord-sud sont particulièrement tributaires des correspondances au terminus Longueuil pour les usagers du RTL. Pour offrir à cette clientèle des trajets plus directs et plus rapides vers les pôles importants du territoire, c'est-à-dire les terminus Longueuil et Panama ainsi que le terminus Centre-ville, un corridor doit croiser la majorité des lignes du RTL au centre de l'agglomération. Le boulevard Taschereau forme un corridor tout à fait adapté à cette situation.

L'amélioration de ce corridor comporterait notamment les études concernant :

- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau-Curé Poirier-Jacques-Cartier-De Montagne ;
- le prolongement de la portion de voie réservée sur le boulevard Taschereau donnant accès au terminus Panama (à court terme) ;
- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau-Terminus Longueuil et Panama (à long terme).

À la suite de l'identification d'un nœud de transport à l'intersection de la route 116 et de la route 134, une analyse plus approfondie de l'axe 116 en amont de cette jonction s'impose. Des études complémentaires additionnelles pourraient être requises compte tenu de la complexité de l'axe Taschereau et de la multitude d'échangeurs croisant ce dernier. Cette nouvelle mesure entraînerait une amélioration de la desserte entre les municipalités et un gain de temps pour les usagers. De plus, la mise en place de ces nouvelles mesures aurait un effet positif sur la part modale du transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
—	—	0,124	0,117	0,006	0,049	—	0,385

Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude
RM. IFR-0048

Le terminus Brossard-Panama est actuellement aux prises avec des problèmes de surutilisation de ses quais d'autobus, ainsi qu'un manque de places de stationnement en raison de la demande croissante de la clientèle. L'aménagement actuel des quais engendre des conflits entre les mouvements piétons et ceux des autobus. L'AMT a réalisé une première étude de réaménagement du terminus et de son stationnement. Depuis, la Ville de Brossard a entamé une réflexion concernant le potentiel de densification et de développement commercial du secteur et envisage des échanges de terrain. Cette étude sera mise à jour pour tenir compte des multiples enjeux du secteur Panama, notamment la congestion routière, la croissance de la demande ainsi que le potentiel de réaménagement urbain. Dans ce contexte, l'AMT aimerait réaliser les études visant à proposer un aménagement du terminus et du stationnement qui réponde à la demande, améliore la qualité du service et s'intègre à un futur SLR. Ces études se feront en partenariat avec le RTL et la Ville de Brossard, pour permettre l'arrimage entre l'aménagement urbain et le transport.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,123	0,161	0,156	0,277	-	0,717

Agrandissement du stationnement Chambly – Étude
RM. IFR-0145

Mis en service en décembre 1999, le stationnement Chambly compte actuellement 335 places. Celui-ci est maintenant utilisé à sa pleine capacité, malgré l'ajout de places en 2004 et en 2006. L'AMT étudie donc les options pour l'ajout de places pour permettre l'augmentation de l'achalandage du transport collectif à ce site.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	-	0,127	-	-	0,127

Projets admissibles à une subvention

Corridor métropolitain Bonaventure

RM, IFR-0016

Ce projet découle de la première phase du réaménagement complet de l'A-Bonaventure à Montréal projetée d'ici à 2025 pour l'ensemble de l'axe formé de l'A-10 et de l'A-Bonaventure, situé entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Le projet Bonaventure vise à assurer le réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe Bonaventure, incluant la réaffectation des sites et la réalisation d'importants développements immobiliers, commerciaux et résidentiels. Les analyses et études, les plans et devis, les documents d'appels d'offres et la surveillance des travaux du tronçon initial du projet, situé entre les rues Brennan et Saint-Jacques, sont réalisés par le Bureau de projet mixte Bonaventure, qui a été mandaté par la Ville de Montréal. Ce bureau de projet est composé de professionnels de la Ville et de la Société du Havre de Montréal.

Le projet inclut la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation ainsi que la création d'un nouveau corridor métropolitain dans l'axe Bonaventure.

Les services des 10 AOT en exploitation dans le corridor métropolitain actuel de l'AMT assurent plus de 40 000 déplacements quotidiens entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, soit un niveau d'achalandage comparable à la ligne jaune du métro de Montréal.

En mars 2010, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté sa direction générale, la Société du Havre et les arrondissements Sud-Ouest et Ville-Marie, pour développer un tracé Dohouse modifié. L'AMT complètera le développement d'un avant-projet définitif selon les conclusions du rapport. Les coûts seront également révisés en conséquence.

L'AMT poursuivra ensuite la réalisation des plans et devis en collaboration avec les responsables du projet Bonaventure, après les consultations et les autorisations obtenues par le MTQ et ses partenaires.

Le phasage des travaux sur le corridor Bonaventure devra tenir compte des autres travaux sur les axes qui permettent de circuler entre la Rive-Sud et Montréal. Le phasage des travaux ne permettra pas d'interventions concomitantes sur l'autoroute Bonaventure et l'échangeur Turco.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	--	0,429	0,468	9,679	64,867	44,379
						119,822

Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain

RM, IFR-0146

Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement 200 000 personnes, dont plus de 40 000 en transport collectif. Ce lien joue un rôle clé dans les échanges commerciaux du Québec alors que 12 000 camions l'empruntent chaque jour. Puisqu'il est sur le point d'atteindre sa durée de vie utile, la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a annoncé le lancement d'une étude de faisabilité pour le remplacement du pont Champlain. Sans ce remplacement, l'attrait du centre-ville de Montréal avec ses 300 000 emplois de service pourrait être affecté ainsi que la croissance économique de la métropole.

Le gouvernement du Québec a mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux travaux et aux réflexions du gouvernement fédéral. Ce Bureau donnera l'opportunité à l'AMT de mettre en place le premier comité d'axe pour définir une vision concertée de l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

Dans une perspective élargie du corridor de transport collectif conduisant au pont Champlain et donnant accès à Montréal, la voie réservée de l'axe A-10 et ses différentes composantes feront l'objet d'analyses complémentaires qui pourront déterminer les besoins à combler, la croissance possible du transport en commun ainsi que le potentiel de développement urbain dans cet axe. À titre d'exemples, mentionnons : l'implantation d'un nouveau terminus – ou gare – intermodal au centre-ville de Montréal, le corridor Bonaventure et le projet Dohouse, le terminus Brossard-Panama et son stationnement incitatif, le stationnement Chevrier, le prolongement de la voie réservée sur l'A-10 jusqu'à l'A-30 et éventuellement jusqu'à l'A-35, ou encore l'ajout d'un stationnement incitatif dans le secteur de l'A-35.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
100 %	--	0,208	1,040	1,040	1,040	--
						3,328

Route 132 secteurs Delson, Saint-Constant et Sainte Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases I et II

Réf. IFR-0036

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe de l'autoroute Bonaventure/A-10 via l'A-15 et l'A-30. Malgré la mise en service de la ligne Candiac en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence accrue du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et au temps de parcours compétitif permis par la voie réservée du pont Champlain. Ce projet vise également à prévoir des mesures de mitigation des travaux routiers à venir, entre autres sur le pont Champlain, sur le complexe Turcot et sur l'autoroute Bonaventure, et ainsi favoriser le transport collectif.

L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'environ 670 places de stationnement sur les deux sites potentiels identifiés le long de la route 132, à savoir l'un situé à Delson et un deuxième à Sainte-Catherine. Un troisième stationnement de 250 places, qui était initialement prévu au projet, sera réalisé dans le cadre du projet Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II [réf. IFR-0011], afin d'en faciliter l'intégration au concept global. De plus, l'AMT envisage l'utilisation de l'accotement pour intégrer une voie réservée à Saint-Constant, qui desservira ces trois sites tout en permettant l'amélioration du réseau du CIT Roussillon. L'aménagement des stationnements incitatifs et de la voie réservée sera intégré à l'échéancier du réaménagement de la route 132 piloté par le MTQ, qui a prévu un accotement capable de supporter la circulation de véhicules lourds. Les coûts du projet seront précisés à la suite des choix finaux des sites et du nombre total de places à aménager.

La phase I du projet comprend l'aménagement d'un stationnement incitatif à Delson dans le secteur Georges-Gagné, prévu avant le début des travaux du MTQ sur la route 132. La phase II, quant à elle, comprend l'aménagement d'un stationnement dans le secteur de la rue Léo à Sainte-Catherine, l'étude d'achalandage justifiant l'implantation de la voie réservée à Saint-Constant et les coûts d'aménagement de celle-ci.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		—					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,076	0,033	1,452	2,365	6,124	10,050	

Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II

Réf. IFR-0038

De 1997 à 2000, ce stationnement a affiché une croissance annuelle de plus de 20 % de sa fréquentation. Un agrandissement réalisé en 2000 a porté sa capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 85 % de sa capacité totale. La phase I du projet vise à ajouter 100 places de stationnement sur un terrain adjacent, propriété du MTQ, et la phase II vise à ajouter 150 à 170 places, ainsi qu'à réaménager le dépose-minute en lien avec les modifications faites par la Ville de La Prairie sur l'avenue du Golf. Ceci permettrait ainsi de maximiser l'utilisation du terrain, qui fait actuellement l'objet d'une dérogation pour l'aménagement en milieu inondable.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		—					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,148	1,779	—	—	—	1,928	



AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la rue Sherbrooke, via les voies réservées du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est, et ce, jusqu'à la station de métro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du même nom.

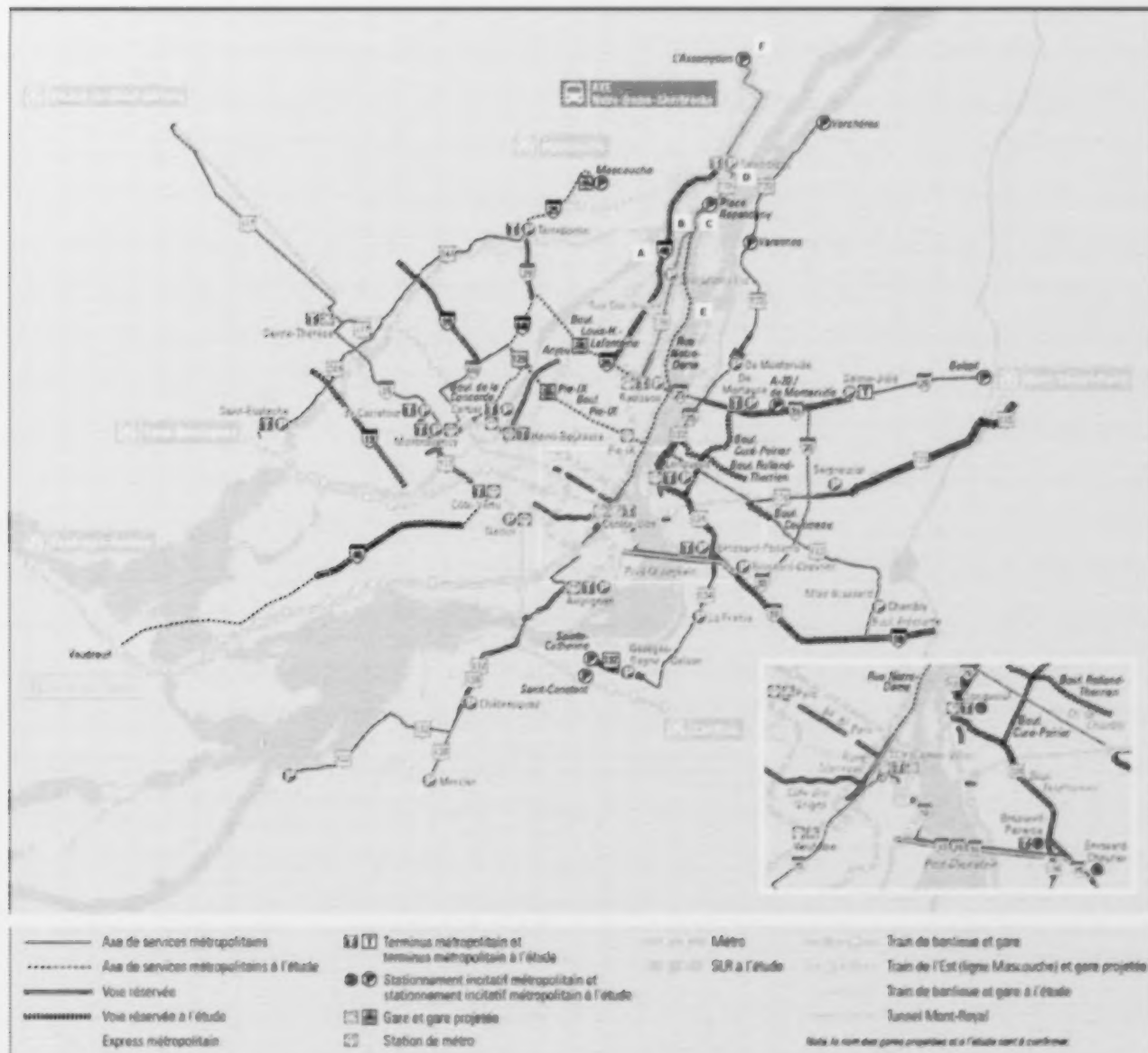
Consolider le réseau pour améliorer les services

L'AMT a entrepris d'améliorer l'offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC de L'Assomption et l'est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d'aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal, d'agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d'aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d'implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson. L'AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l'offre de transport collectif dans le corridor tout en assurant la complémentarité des services offerts avec celui du Train de l'Est (ligne Mascouche).

ACHALANDAGE EN 2011

Terminus Repentigny	386 300 usagers
Stationnement Repentigny	56 900 véhicules (taux d'occupation : 77 %)
Ave Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	2 464 700 usagers
Terminus Radisson	4 235 700 usagers
Stationnement Radisson	132 400 véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Station de métro Radisson ¹	3 603 300

¹ Données STM 2011



Projet autorisé

A. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

Projets admissibles à une subvention

- B. Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles
- C. Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition
- D. Stationnement Repentigny
- E. Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre
- F. Stationnement incitatif – L'Assomption

Projet autorisé

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

RAL IFR-0025

Avec l'implantation du futur Train de l'Est (ligne Mascouche), et considérant que la MRC de L'Assomption a entamé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échange du transport collectif de son secteur et l'implantation de mesures préférentielles, l'AMT soutient depuis 2010 la MRC de L'Assomption dans cette réflexion par la réalisation d'une étude de transport sur son réseau. Cette étude servira à déterminer les mesures requises pour améliorer l'accessibilité, le transfert modal et l'efficacité du réseau.

MTQ		AUTRES				
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution				
--		--				

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
0,102	0,092	0,065	--	--	0,259

Projets admissibles à une subvention

Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles

Réf. IFR-0052

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. Ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe, considérant que la Ville de Montréal envisage d'aménager la continuité de la voie réservée sur la rue Sherbrooke Est. La Ville de Montréal se chargerait de cet aménagement en trois phases : dans un premier temps de l'avenue Marien jusqu'au boulevard De La Rousselière, puis jusqu'à la rue Réal-Benoit dans un deuxième temps, et enfin jusqu'au carrefour giratoire Notre-Dame. De plus, ce projet fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny : le terminus, le stationnement et la voie réservée sur le pont Le Gardeur. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,088	0,482	2,012	–	–	2,592

Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition

Réf. IFR-0033

Ce projet, qui concerne une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est, vise à offrir de meilleures conditions de correspondance aux résidents de la couronne Rive-Nord Est qui effectuent un transfert modal de la voiture vers le transport collectif dans ce secteur. Ce projet s'inscrit dans le cadre du déploiement d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île de Montréal dans ce corridor, destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'Est de Montréal.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2009 au sujet de l'utilisation d'une parcelle d'un terrain actuellement occupée par le centre d'achats Place Repentigny, à des fins de stationnement incitatif. Ce concept d'aménagement d'une centaine de places de stationnement répond aux besoins estimés à court et moyen termes et permet une harmonisation avec les activités commerciales du site. La Ville de Repentigny a donné son accord au projet. Les coûts finaux du projet seront précisés en fonction des ententes à conclure avec le propriétaire du centre commercial.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,087	0,741	0,122	–	–	0,950

Stationnement Repentigny

R&I. IFR-0040

Le stationnement Repentigny a été mis en exploitation en 2000 par l'AMT, à l'intersection de la rue Leclerc et du boulevard Brien. À son ouverture, 177 places avaient été aménagées de même qu'un terminus d'autobus accueillant des circuits régionaux de la MRC de L'Assomption. La capacité du stationnement a été portée à 242 places en 2007, grâce à la location d'un espace de stationnement appartenant au magasin Canadian Tire, voisin du site de l'AMT.

Les investissements permettent d'acquérir la portion du lot actuellement louée par l'AMT et représentant 65 places de stationnement ainsi que d'obtenir les servitudes nécessaires pour l'utilisation des 47 places additionnelles de stationnement situées derrière le magasin.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	–	0,697	–	–	–	–	0,697

Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

R&I. IFR-0051

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport collectif structurant dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent vers le centre-ville de Montréal et d'augmenter ainsi la part modale du transport collectif.

Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN, entre la 53^e Avenue et l'avenue Georges-V, et a déplacé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'A-25, permettant éventuellement d'y implanter un service de transport collectif en site propre.

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est (ligne Mascouche) et de l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2013 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard de L'Assomption, jusqu'à la 53^e Avenue. Elle veut aussi étudier les alternatives de desserte jusqu'à la station de métro Radisson. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun dans le corridor. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfices-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	–	13,209	–	0,171	0,190	–	13,570

Stationnement incitatif – L'Assomption

Réf. IFR-0045

L'AMT souhaite, en partenariat avec les autorités municipales, réaliser un stationnement incitatif à L'Assomption. Le transport collectif est de plus en plus populaire dans cette région. Plus de 200 usagers de cette localité utilisent quotidiennement le service de transport en commun en direction de Montréal. Le site retenu a été acquis par la municipalité de L'Assomption pour améliorer la desserte en transport collectif dans le secteur, notamment en prévision d'un futur lien avec le train de l'Est (ligne Mascouche).

Le stationnement aura approximativement 300 places et sera aussi desservi par les services d'autobus régionaux du Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL) à destination de l'île de Montréal. Ce stationnement incitatif permettra un transfert modal de l'automobile vers l'autobus, diminuant d'autant la circulation en période de pointe du matin et du soir sur l'A-40. À la suite de la négociation d'un protocole d'entente avec la Ville de L'Assomption, le budget du projet a été révisé afin de tenir compte des coûts d'acquisition du terrain.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,097	–	–	5,982	1,067	7,136



DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

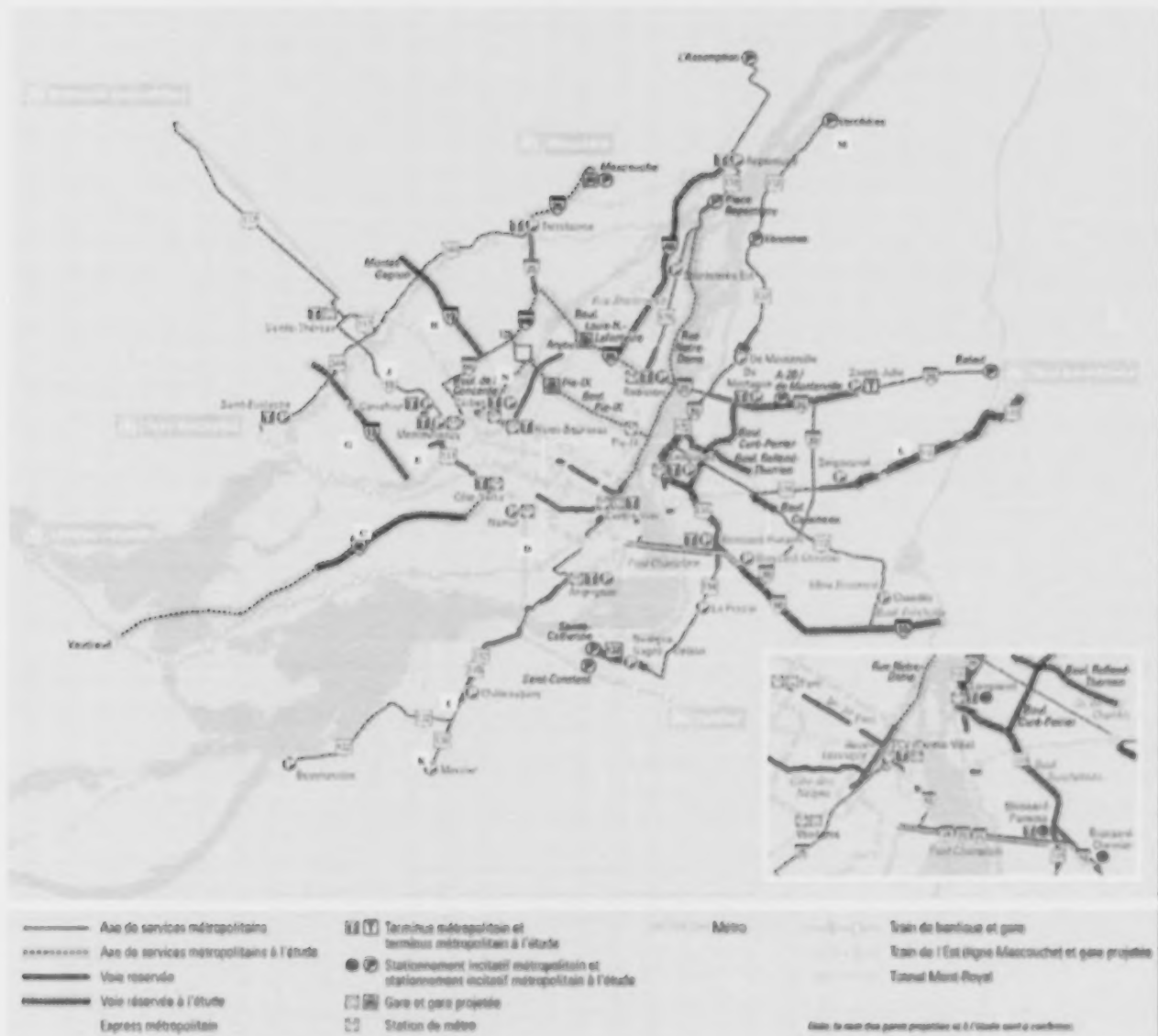
Depuis 1997, l'AMT a porté de 10 à 23 (2011) le nombre de stationnements incitatifs reliés au RTMA, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 600 à 13 958 places en 2011. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transports collectifs quand elle est facile d'accès.

Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté 44 km de voies réservées sur ses axes du RTMA. À ces voies réservées se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. Dans la foulée de son Plan stratégique 2020, l'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant des mesures préférentielles pour autobus efficaces, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

Planifier et réaliser les mesures de mitigation pour les grands travaux routiers

Plusieurs projets majeurs de construction et de réfection des infrastructures du réseau routier de la région métropolitaine sont attendus dans les années à venir. Des projets comme la reconstruction du complexe Turcot, du pont-tunnel Louis-Hypolyte-Lafontaine, du pont Honoré-Mercier et la reconstruction de l'autoroute Bonaventure et du pont Champlain auront des impacts majeurs sur la circulation routière et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi l'AMT, en collaboration avec ses partenaires, participera au développement de mesures de mitigation pour faciliter les déplacements des usagers du réseau routier et des services de transport en commun de la grande région métropolitaine.



Projets autorisés

- A. Développement du RTMA – Études particulières (non illustré)
- B. Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude (non illustré)
- C. Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude
- D. Agrandissement du stationnement Namur – Étude
- E. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude
- F. Développement du réseau de service rapide par bus – Études (non illustré)
- G. Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude
- H. Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude
- I. Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition
- J. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude
- K. Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138 – Étude et acquisition

Projets admissibles à une subvention

- L. Voie réservée route 116 – Phases I et II
- M. Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères
- N. Axe Concorde – Mesures préférentielles – Phase I
- O. Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier (non illustré)
- P. RTMA – Mesures préférentielles (non illustré)
- Q. Acquisition de terrains – RTMA (non illustré)

Projets autorisés

Développement du RTMA – Études particulières N° PL.A-0006

Dans la foulée du Plan stratégique 2020 de l'AMT, des comités d'axe seront mis sur pied afin d'étudier les interventions à planifier pour le développement du réseau métropolitain par autobus. À cela s'ajoutent les études justifiées par des besoins d'optimisation, de sécurité ou de nuisances. De façon plus spécifique, cette enveloppe budgétaire permettra d'étudier les demandes actuelles des partenaires, comme :

- l'étude en vue de l'agrandissement et de l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs, particulièrement aux abords des stations de métro ;
- la mise en place d'un corridor performant de transport collectif dans l'axe Roland-Thérien et d'autres mesures préférentielles pour accéder au terminus Longueuil ;
- l'étude d'amélioration de la desserte vers l'ouest du centre-ville de Montréal pour les usagers en provenance du sud-ouest ;
- d'autres projets, à savoir notamment l'amélioration de l'accessibilité aux terminus et stationnements incitatifs par tous les modes, des mesures préférentielles ponctuelles pour autobus, et des mesures pour améliorer l'exploitation pour favoriser le covoiturage, l'utilisation du vélo ou autres.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
–		–					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,388	1,190	1,040	1,040	–	3,658	

Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude N° FR-0127

Les MPA permettent, par des outils technologiques, de contrôler à distance le réglage des feux de circulation dans le but de prioriser le passage des autobus et d'assurer le respect de l'horaire planifié. Pour ce faire, l'autobus émet un signal au feu de circulation, lui indiquant son approche. En réponse, le cycle de feu vert se prolonge afin de permettre le passage de l'autobus et d'assurer la fluidité de son parcours. L'étude vise à développer une approche permettant de déterminer les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus. Cette étude, réalisée en collaboration avec le RTL, la STL et la STM, comprend deux volets.

Le premier volet du projet, qui consistait à implanter des MPA sur le chemin Chambly, a été réalisé avec succès. Tous les autobus du RTL sont maintenant équipés des outils nécessaires pour émettre des requêtes à des contrôleurs de feux de circulation. De plus, tous les contrôleurs de feux de circulation du chemin Chambly sont en mesure de recevoir et de traiter ces requêtes. Ainsi, ces équipements peuvent être interrogés à distance afin d'extraire l'information relative aux demandes de préemption de la part des autobus. Il est maintenant également possible d'archiver cette information dans les bases de données du RTL.

Le second volet du projet vise à identifier, en collaboration avec les AOT, d'autres axes qui pourront bénéficier des MPA. De plus, l'étude évalue la possibilité d'utiliser l'application développée par le RTL lors du premier volet sur les axes où des MPA existent déjà et d'analyser les gains d'efficacité afin d'optimiser les performances du système le cas échéant.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
–		–					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,208	0,405	–	–	–	0,613	

Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude
 Ref. 019-0024

Dans le cadre du développement des services express de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40, ainsi que de la reconstruction du complexe Turcot, l'AMT souhaite étendre les mesures préférentielles actuellement déployées afin d'accentuer la compétitivité des services de transport collectif cet axe. De plus, la STM prolonge actuellement la voie réservée sur Côte-Vertu, de Cavendish à Marcel-Laurin, et désire améliorer l'efficacité de sa desserte en provenance de l'ouest de l'Île de Montréal. L'augmentation des débits véhiculaires et la migration des déplacements entraînent une aggravation de la congestion sur le réseau supérieur. L'AMT souhaite donc, en collaboration avec ses partenaires, accroître l'efficacité de ce corridor par l'implantation de nouvelles mesures préférentielles au transport collectif. Les études requises permettront de déterminer les meilleures solutions et les coûts associés aux différentes interventions possibles.

NTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs
..	..	0,087	0,049	0,020	..	0,156

Agrandissement du stationnement Namur – Étude
 Ref. 019-0043

Les deux stationnements existants, situés de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement utilisés à pleine capacité. Afin de mieux desservir la clientèle du transport collectif, l'AMT souhaite ajouter une centaine de places aux 425 existantes, dans la mesure où des terrains deviennent disponibles. Pour y parvenir, une étude de transport et de circulation sera requise.

NTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs
..	..	0,052	0,134	0,074	..	0,260

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude
 Ref. 019-0046

La croissance de l'achalandage au terminus Montmorency, adjacent à la station de métro, et les importantes perspectives de développement urbain prévues dans tout le quartier limitrophe aux installations actuelles requièrent que l'AMT prévise l'accroissement de la capacité d'exploitation des services de transport en commun de surface. Les projets de développement connus actuellement incluent notamment des projets résidentiels d'envergure à l'ouest du terminus, ainsi qu'un centre de spectacles et un pavillon d'enseignement pour l'Université de Montréal.

L'AMT réalisera les analyses de planification et les études préliminaires de faisabilité, de réaménagement et d'impact routier pour planifier l'accroissement de la capacité du terminus d'autobus, des aires de stationnement, des installations intermodales de proximité (dépose-minute) et d'accessibilité pour les clientèles à mobilité réduite. L'AMT s'assurera aussi d'optimiser les services de soutien à l'exploitation et les programmes fonctionnels de service à la clientèle dans les installations, incluant notamment les services de billetterie, la signalétique, et les services commerciaux de proximité.

L'AMT vise donc à répondre au besoin d'accroissement de la capacité des installations et des infrastructures d'exploitation au terminus Montmorency pour y permettre le développement des services de transport collectif, dans une intégration harmonieuse au sein de cet important quartier lavallois en développement.

NTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultimeurs
..	..	0,006	0,406	0,412

Développement du réseau de service rapide par bus – Études

RM. IFR-0133

Afin de développer un réseau de transport structurant par autobus et favoriser l'accroissement de la part modale du transport collectif, l'AMT amorcera l'étude de divers corridors potentiels pour l'implantation de SRB sur les territoires de Laval, Montréal, Longueuil et des couronnes. Celles-ci permettront dans un premier temps d'évaluer l'opportunité et les impacts de l'implantation d'infrastructures et de mesures préférentielles visant à assurer l'efficacité, la fiabilité et l'attrait des services par autobus. Les échéanciers de réalisation et les coûts de construction feront également l'objet d'une première estimation. Le choix des corridors émanera des travaux réalisés par les comités d'axes qui seront mis sur pied dans la foulée du Plan stratégique 2020 de l'AMT.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
—	—	—	0,520	0,520	0,520	—	1,560

Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

RM. IFR-0132

À la suite de l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT souhaite étudier le développement d'une voie réservée dans le corridor de l'A-13, emprunté par les usagers du CHTL, afin d'accéder au métro sur le territoire de Laval. En raison de la congestion récurrente tout le long de cet axe, de l'absence de voies réservées et des travaux futurs pour la reconstruction du complexe Turcot, des études seront réalisées afin de préciser l'opportunité, les besoins et la faisabilité du projet.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
—	—	—	0.107	0.106	0.256	—	0.529

Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude

RM. IFR-0147

En juin 2010, le premier ministre du Québec annonçait un prolongement de 10 km de l'A-19 entre l'A-440 et l'A-640, ainsi que l'instauration de stationnements incitatifs sur cet axe. L'A-19 ainsi parachevée complètera trois voies dans chaque direction, dont une voie dédiée au transport collectif dans chaque direction. À la suite de cette annonce, le MTQ a entrepris les études d'avant-projet, incluant le volet concernant le transport collectif, qui est réalisé en collaboration avec l'AMT. À cette fin, l'AMT procédera aux études requises pour ce volet, dont celles pour l'aménagement des stationnements qui seront identifiés par le MTQ. Entre autres, la MRC Les Moulins a demandé que l'implantation d'un stationnement incitatif dans le corridor de la montée Gagnon soit étudiée. Ce stationnement permettrait d'améliorer l'accès au transport en commun pour les résidents des secteurs plus au nord, notamment pour ceux de Saint-Roch et de Terrebonne Ouest. Ces études s'inscrivent dans une démarche de comité d'axe comme proposé au Plan stratégique 2020 de l'AMT.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
--	--	--	0.268	0.367	--	--	0.635

Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition

RAI. IFR.0041

Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet, ce qui amène les automobilistes à se stationner dans les rues et les aires commerciales environnantes. La fréquentation peut atteindre des pointes mensuelles de plus de 90 %, compte tenu du développement de l'A-30 et de la région, et cette situation risque de s'aggraver avec les travaux sur les ponts Honoré-Mercier et Champlain. La Ville de Châteauguay et la direction du CIT Sud-Ouest (CITSO) ont entamé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échange du transport collectif de leur secteur. L'objectif est d'améliorer la desserte régionale avec les villes avoisinantes et l'efficacité des liens vers Montréal, tout en évaluant le potentiel amené par le prolongement de l'A-30. Dans cette perspective, l'AMT désire acquérir les terrains disponibles et adjacents au site actuel et réaliser les études requises pour le développement de pôles d'échange, en collaboration avec ses partenaires, soit la Ville de Châteauguay et le CITSO.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0.812	1.368	0.112	-	-	2.292

Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude

RAI. IFR.0022

Suite au prolongement de la ligne de trains de banlieue de Blainville vers Saint-Jérôme et à l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la Ville de Laval, la STL et le CIT Laurentides, poursuit les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans cet axe de déplacements stratégique qu'est le corridor de l'A-15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage dans le secteur, l'AMT a évalué la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et de la Rive-Nord. En raison de la congestion récurrente tout le long de cet axe, un projet pilote qui permet l'utilisation de l'accotement de l'autoroute par les autobus du CITL est en cours. De même, l'AMT poursuit les analyses de faisabilité d'implantation de mesures préférentielles pour les autobus dans ce corridor (voies réservées, stationnements incitatifs, etc.), tout comme elle le fait en collaboration avec le MTQ pour le corridor de l'A-19. De plus, en mars 2011, le MTQ a informé l'AMT que le pont Gédion-Quimet ferait l'objet d'une reconstruction complète à court terme, ce qui modifie la portée des études en cours et à venir pour ce projet.

Ces études permettront d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements, d'évaluer leur capacité en conformité avec les normes d'aménagement usuelles, de valider les conditions d'accès à ceux-ci, et d'évaluer sommairement les impacts possibles sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude. En plus de ces aménagements, la mise en place de services d'autobus desservant l'axe vers la station de métro Montmorency sera également évaluée. Une évaluation des mesures et des aménagements sera faite afin de justifier l'implantation d'infrastructures permanentes à moyen et long termes. L'implantation éventuelle de telles mesures devra être coordonnée avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe. Les coûts d'aménagements seront précisés lors des études d'avant-projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0.231	0.298	0.278	-	-	0.807

Stationnement incitatif sur l'A-30/route138 – Étude et acquisition

RAI. IFR.0044

En lien avec le prolongement de l'A-30, l'AMT étudiera l'implantation d'un stationnement d'environ 250 places qui sera localisé sur la route 138, à proximité de l'A-30, ainsi que le développement possible de nouvelles structures d'accueil pouvant desservir les CIT du secteur. L'AMT est actuellement en processus d'acquisition de terrains qu'Hydro-Québec désire céder dans ce corridor et procédera aux études requises afin d'élaborer le concept d'aménagement du stationnement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0.653	0.080	0.176	-	-	0.909

Projets admissibles à une subvention

Vole réservée route 116 – Phases I et II

RM. IFR-0017

Pour répondre à la demande croissante de la clientèle et limiter les retards des autobus causés par la congestion présente aux heures de pointe sur la route 116, l'AMT désire, en collaboration avec le CIT de la Vallée du Richelieu, les municipalités concernées et le MTQ, prolonger la voie réservée existante sur l'accotement de la route 116. Ce projet comprendra deux tronçons d'intervention : celui de Saint-Bruno-de-Montarville/Saint-Basile-le-Grand et celui de McMasterville/Belœil/Mont-Saint-Hilaire.

L'étude d'opportunité et de faisabilité réalisée sur le premier tronçon, compris entre le boulevard Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville et la rue Parent à Saint-Basile-le-Grand, a clairement mis en évidence les retombées positives liées au prolongement de la voie réservée existante ainsi que la pertinence de maintenir le concept d'implantation sur l'accotement.

Pour sa part, le second tronçon nécessitera des études d'opportunité et de faisabilité afin d'identifier les besoins, les retombées potentielles et les principes d'implantation spécifiquement applicables à celui-ci.

En plus d'assurer la ponctualité des services offerts et la réduction des temps de parcours pour les usagers, ce projet permettra de faciliter le rabattement aux gares Saint-Basile-le-Grand et McMasterville, ainsi qu'aux terminus Longueuil et Centre-ville.

La première phase du projet comprend les coûts d'études et de réalisation pour le premier tronçon et la seconde phase comprend uniquement les coûts d'études pour le second tronçon.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	--	0,340	0,120	2,625	--	--	3,285

Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères

RM. IFR-0046

Ce projet vise à implanter un stationnement incitatif d'environ 90 places derrière l'Hôtel de Ville le long de la route 132 à Verchères, sur le territoire du CIT Sorel-Varennes. Ce stationnement permettra d'améliorer l'accessibilité au transport collectif pour les résidents de Verchères qui désirent se déplacer vers le terminus Longueuil avec ce CIT, mais également pour ceux de Calixa-Lavallée et de Contrecoeur.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	--	0,082	0,111	1,545	--	--	1,748

Axe Concorde – Mesures préférentielles – Phase I

RM. IFR-0148

Le boulevard De la Concorde à Laval est un axe est-ouest structurant qui permet le rabattement par autobus des usagers de la STL et de certains autres CIT de la couronne Nord vers la station de métro Montmorency et la gare intermodale De la Concorde. Dans le cadre des consultations sur le Plan stratégique 2020 de l'AMT, ce corridor a été identifié parmi les axes stratégiques à développer sur le RTMA. En mars 2011, en collaboration avec la STL, l'AMT a octroyé un mandat d'étude sur l'implantation de mesures préférentielles simples et rapides à réaliser pour les autobus sur le boulevard De la Concorde. Cette étude a permis d'identifier une solution à privilégier afin de réduire le temps de parcours et assurer la fiabilité du service de transport en commun sur le boulevard De la Concorde, entre les boulevards Lévesque et De l'Avenir. Le budget du projet inclut des études supplémentaires afin de préciser la solution retenue, ainsi que les coûts de réalisation de la phase I.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	--	0,144	0,432	1,346	1,372	--	3,293

Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier

Réf. IFR-0121

De nombreux chantiers routiers sont en cours ou seront lancés dans la grande région métropolitaine de Montréal, à savoir notamment :

- la reconstruction du complexe Turcot ;
- la reconstruction de l'échangeur Dorval ;
- la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre ;
- le remplacement du pont Champlain ;
- la réfection du pont Honoré-Mercier ;
- la réfection du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine ;
- la réfection de l'A-40 et l'échangeur Décarie ;
- la reconstruction du pont Gédéon-Ouimet.

Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile, et par extension, sur la vitalité économique de la région, et c'est pourquoi des mesures d'apaisement de la congestion routière sont requises à court, moyen et long termes.

Via cette enveloppe budgétaire, l'AMT entend soutenir les gouvernements et les villes avec des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. Les études requises et la mise en place de mesures de mitigation de la congestion routière se feront en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L'AMT y voit une opportunité pour attirer de nouveaux utilisateurs du transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
100 %	–	1,500	10,000	5,000	5,000	–
						TOTAL
						21,500

RTMA – Mesures préférentielles

Réf. PLA-0005

Depuis 1996, l'AMT a porté le nombre d'axes de RTMA de 9 à 20 et a fait passer de 41 à plus de 85 km la longueur des voies réservées du réseau, et ce, par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueurs substantielles.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport collectif, et ce, en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le RTMA.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

Parmi ces mesures, l'AMT envisage notamment les éléments suivants :

- l'accès à Lapinière Ouest à partir du tunnel Chevrier (Brossard) ;
- le secteur Notre-Dame/Route 132/Riverside, à l'approche du pont Victoria (Saint-Lambert) ;
- la voie réservée A-840/Route 335 ;
- des mesures préférentielles sur le boulevard Trinitaires (Montréal) ;
- des voies réservées sur la rue Jacques-Tétreault (Laval) ;
- le prolongement de la voie réservée Côte-Vertu (Montréal).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
75 %	–	0,675	2,869	0,982	–	–
						TOTAL
						4,526

Acquisition de terrains – RTMA

RMF JUR-0003

L'AMT est à l'affût des opportunités d'affaires pour l'acquisition de propriétés situées aux abords des sites et installations du RTMA afin d'être en mesure de répondre aux besoins croissants des usagers. C'est pourquoi cette enveloppe budgétaire offre à l'AMT la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présenteront et seront en ligne avec les orientations de développement de l'AMT.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs TOTAL
75 %	–	–	10,734	10,734	10,734	– 32,202

Mobilité intelligente et durable

Conformément à sa volonté de simplifier les déplacements de la clientèle et de développer un réseau métropolitain rapide et multimodal, l'AMT investit dans les systèmes de transport intelligents (STI) afin d'améliorer la qualité du service à la clientèle et de rendre le système d'aide à l'exploitation des réseaux de transport encore plus efficient. L'AMT souhaite aussi faciliter le cheminement de la clientèle sur le réseau métropolitain, en favorisant l'accès aux équipements par des modes de déplacement alternatifs et durables.

Deux orientations majeures : le déploiement intégré des STI et un recours facilité aux modes de déplacement alternatifs et durables

Les STI sont des systèmes interactifs de collecte, de traitement et de diffusion d'information appliqués aux transports. Ils sont basés sur l'intégration des technologies de l'information et de la communication aux infrastructures et aux véhicules utilisés, de manière à améliorer la gestion et l'exploitation des réseaux de transport et des services aux utilisateurs qui y sont associés. L'approche de l'AMT en matière de STI s'inscrit dans une démarche innovatrice axée sur l'expérience client. De plus, l'AMT souhaite faciliter le cheminement de la clientèle et favoriser l'accès aux équipements en transport collectif, en transport actif et en covoiturage. Conformément au Plan de développement durable (2004), à la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 (2007) et au Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec (2011), l'AMT s'engage en effet à favoriser l'utilisation de modes de déplacement alternatifs et durables dans la région.

Défis : Accompagner et informer la clientèle dans leurs choix en matière de mobilité

- Acquérir, traiter et diffuser opportunément une information fiable, actualisée et en temps réel pour les besoins de la clientèle, ainsi que pour des fins d'exploitation
- Assurer l'échange d'information entre les systèmes des diverses AOT
- Répondre aux besoins de la clientèle par rapport aux nouvelles tendances en matière d'information (SMS, Internet mobile)
- Faciliter l'accès aux équipements pour tous les modes de déplacement
- Augmenter l'utilisation des modes de transport alternatifs et durables (transport collectif, transport actif et covoiturage) pour accéder aux équipements
- Améliorer la fluidité des déplacements de la clientèle sur le réseau et faciliter les correspondances

Objectifs : Améliorer la qualité de l'information et des services offerts à la clientèle

- Se doter d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs performant afin d'optimiser la gestion et l'exploitation du réseau
- Offrir une information intégrée et harmonisée tout au long des déplacements, indépendamment du réseau emprunté
- Sécuriser les réseaux
- Améliorer les installations sur le quai des gares
- Optimiser l'aménagement des sites et offrir des installations accueillantes, conviviales et faciles d'utilisation pour le transport actif
- Encourager la pratique de modes alternatifs de déplacement comme le covoiturage
- Aménager les équipements de manière à améliorer le confort de la clientèle lors des périodes d'attente ou de correspondances.



SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

Les systèmes de transport intelligents (STI) permettent d'optimiser l'exploitation du réseau, tout en améliorant le confort et la sécurité des usagers. Les STI appliqués au transport collectif se retrouvent plus particulièrement dans les systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV). Ces systèmes automatisés permettent, d'une part, d'assurer un suivi permanent des véhicules d'une flotte de transport, et, d'autre part, d'informer la clientèle sur l'état du réseau.

Les systèmes d'aide à l'exploitation jouent un rôle important pour assurer la gestion, la surveillance, la maintenance et la pérennité des équipements de l'AMT. Ils permettent notamment d'anticiper les actions à prendre lors de perturbations de service. Ces systèmes sont raccordés par des liens de télécommunications filaires ou sans fil au centre d'opérations et de surveillance qui supervise l'ensemble des activités d'exploitation du réseau de trains de banlieue et du RTMA.

Dans un contexte d'environnement mobile, les STI embarqués sont des systèmes à bord des trains qui fournissent des informations utiles en temps réel afin de répondre aux besoins de la clientèle ainsi que ceux reliés à l'exploitation. Les projets appartenant à cette catégorie se déroulent généralement en deux phases. La première phase consiste en la réalisation d'un projet pilote afin d'évaluer la faisabilité du projet, les technologies requises, leur arrimage aux systèmes embarqués existants et au réseau de télécommunication. La deuxième phase porte sur le déploiement de cette technologie.

Projets autorisés

-
- A. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Étude
 - B. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEV) intégré – Étude
 - C. Système de télémesure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude
 - D. Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude
 - E. Réseau intégré de télécommunications – Étude et projet pilote
 - F. Amélioration du cadre technologique de l'AMT
 - G. Progiciel de gestion intégré – SAP
-

Projets admissibles à une subvention

-
- H. Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTMA – Projet pilote et phase I
 - I. Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré
 - J. Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes – Phases I, II et III
 - K. Sécurité des infrastructures et des systèmes
-

Projets autorisés

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Étude Réf. TI-0005

Les systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier sont destinés à guider les voyageurs vers les quais d'embarquement, à les informer sur l'état du service et à fournir aux superviseurs un outil informatisé de gestion des quais. L'affichage des départs s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en temps réel. La quantité croissante des changements dans les horaires de départ, dans les affectations des autobus aux quais et dans la configuration des zones d'attente dans ces terminus ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier, a conduit l'AMT à envisager une évolution du système d'aide à l'exploitation réalisé en 1999.

La modernisation du SAEIV permettra de faire évoluer les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée, en localisant des autobus à l'intérieur des terminus, en vérifiant leur adhérence à l'horaire et en diffusant de l'information en temps réel sur les afficheurs dynamiques et les haut-parleurs.

Les différents appels d'offres lancés en 2011 n'ont pas permis de fournir une solution répondant aux attentes de l'AMT en termes de budget et de solution technologique. C'est pourquoi le projet porte maintenant sur la réalisation d'une nouvelle étude, qui tiendra compte des résultats obtenus en 2011, sur la modernisation de l'outil de gestion et des équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichage dynamique, de sonorisation, d'automatisation et de détection et de localisation de véhicules. Les SAEIV déployés aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama, tout comme au stationnement Chevrier, ont atteint leur durée de vie utile. L'étude formulera des recommandations et une estimation détaillée sur les coûts de remplacement de ces systèmes, ainsi qu'un calendrier de réalisation pour le déploiement de ceux-ci. De plus, l'étude identifiera d'autres sites potentiels (terminus et stationnements incitatifs) qui pourraient bénéficier également de SAEIV, selon un programme de réalisation.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
-		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,453	0,331	-	-	-	0,784	

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) Intégré – Étude Réf. TI-0021

Durant les dernières années, l'AMT a développé différents modules de collecte et de traitement de données de localisation des trains et de diffusion d'information de perturbation de service, et ce, principalement dans un souci d'amélioration de la qualité du service offert à la clientèle. Entre autres, l'AMT a implanté un module d'adhérence à l'horaire des AOT, des systèmes de vidéosurveillance à plusieurs endroits sur le réseau et un système d'exploitation à quelques terminus. Dans ce contexte, le développement d'un SAEIV intégré permettra d'unifier et d'intégrer les fonctions d'exploitation, de sûreté ainsi que d'information à la clientèle.

De plus, un tel système permettra d'améliorer la qualité, la précision et la fréquence de l'information diffusée à la clientèle métropolitaine et aux diverses AOT. Enfin, il facilitera la normalisation des données qui pourront être partagées entre les partenaires.

Le projet d'étude du SAEIV intégré permettra de définir les besoins, les solutions potentielles, la programmation d'un possible déploiement du système et l'estimation des coûts de réalisation.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
-		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
-	0,148	0,369	-	-	0,517	

Système de télémesure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude

RM. TI-0003

La télémesure est une technique permettant de lire à distance les données d'un appareil de mesure à bord des locomotives afin de connaître l'état de fonctionnement d'un équipement ou d'un système.

Ainsi, l'utilisation d'appareils électroniques et de télécommunication sans fil permettra de rendre possible l'acquisition des données sur les défaillances, la performance et l'usure des locomotives à distance. Pour y arriver, l'information des ordinateurs et des divers capteurs embarqués des locomotives est collectée et transférée dans une base de données centralisée. Cette information est ensuite traitée afin de détecter des problèmes et de produire, au besoin, des alarmes ainsi que des rapports de fonctionnement. Le traitement automatique et systématique de ces données apportera un support à l'exploitation en permettant d'obtenir de meilleurs temps de réaction en cas de défaillance, de prévenir et de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus, l'entretien préventif et correctif pourra bénéficier du traitement de ces données pour déterminer les causes des défaillances et améliorer la fiabilité de ces locomotives.

L'étude portera sur la faisabilité technique pour la collecte et la transmission de données depuis les ordinateurs embarqués pour certaines locomotives.

Ce projet fait partie du programme des STI embarqués [réf. TI-0001, TI-0002, TI-0003, TI-0019, TI-0022].

MTQ		AUTRES				
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution				
-		-				

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,078	0,026	-	-	-	0,104	

Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude

RM. TI-0022

Un système de vidéosurveillance à bord des trains de banlieue contribue à assurer la sécurité des personnes et des biens dans les trains, en plus d'être utilisé aux fins d'exploitation. Constitué de caméras et d'enregistreurs numériques, le système de vidéosurveillance est installé dans les voitures de passagers pour assurer la sécurité de la clientèle et dans les locomotives pour permettre la reconstitution des événements lors de perturbations.

L'étude portera sur la faisabilité technique d'équiper certaines voitures et locomotives d'un système de vidéosurveillance.

Ce projet fait partie du programme des STI embarqués [réf. TI-0001, TI-0002, TI-0003, TI-0019, TI-0022].

MTQ		AUTRES				
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution				
-		-				

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,114	0,042	-	-	-	0,156	

Réseau intégré de télécommunications – Étude et projet pilote

RM. TI-0007

Afin de permettre un échange important de données entre les équipements mobiles et statiques, un réseau intégré de télécommunications est nécessaire. Un tel réseau permettra de soutenir plusieurs initiatives dans le domaine des STI, comme le télémeasurage, l'affichage dynamique, la diffusion vocale, la vidéosurveillance ainsi que la perception et la validation des titres à bord des trains et des quais. Il est donc nécessaire de mettre en place l'ossature technologique, sous forme de réseaux filaires et/ou sans fil, permettant de mener à terme ces projets. La mise en place de ce réseau, qualifié de réseau à large bande passante, sera utile à des fins d'exploitation et de diffusion d'information aux voyageurs. Cette étude permettra de déterminer le meilleur scénario de réseau intégré de télécommunication pour l'AMT et de préciser l'infrastructure requise pour la mise en œuvre.

Afin de permettre à l'AMT et à ses partenaires (les AOT, le CN et le CP) de bénéficier d'un réseau de transmission de voix et de données partagé, intégré et sécurisé, un projet pilote portant sur un système de radiocommunication numérique TETRA (*Terrestrial Trunked Radio*) est en cours.

La technologie TETRA est une norme ouverte pour les radiocommunications mobiles professionnelles conçue pour les applications dans les domaines de la sécurité publique (police, ambulances et pompiers), les services publics, les transports et l'armée. Déployée dans plus de 120 pays, cette norme a reçu l'approbation d'Industrie Canada en juin 2011.

Le projet pilote, d'une durée de 6 à 8 mois, permettra de valider l'usage de cette technologie par l'AMT et ses partenaires, notamment pour la transmission bidirectionnelle de données aux systèmes embarqués, comme les enregistreurs d'événements (locomotives et voitures), les systèmes de sonorisation et les afficheurs dynamiques.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
–	–	0,224	0,410	–	–	0,634

Amélioration du cadre technologique de l'AMT

RM. TI-0013

L'AMT doit constamment améliorer ses services pour répondre aux besoins croissants de ses clients. Afin d'y parvenir, elle doit, entre autres, voir à la normalisation des équipements, établir des standards technologiques et suivre l'évolution de ceux-ci.

L'AMT doit donc se doter de systèmes et d'équipements lui permettant de remplir de façon adéquate sa mission et ses objectifs. Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de soutenir les nouveaux systèmes de perception des recettes ainsi que les différents projets STI, notamment en ce qui a trait à la diffusion d'information aux voyageurs.

La portée de ce programme de projets a été élargie par rapport au dernier PTI afin d'intégrer des projets de gestion documentaire et d'entrepôt de données notamment requis pour raffiner les analyses d'achalandage et de tarification régionale.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
–	–	–	8,183	3,275	3,123	1,067
						15,568

Progiciel de gestion intégré – SAP

AMT 11-0000

Au cours de ses 15 années d'existence, l'AMT a vu croître son réseau de trains de banlieue, ses équipements métropolitains, son échelonnage, de même que ses besoins en matière de gestion des processus. Avec un portefeuille de projets évalué à près de 4,2 G\$, 1,8 G\$ d'actifs immobilisés et un budget d'exploitation de 296,645 M\$, l'optimisation, la standardisation et la mise en place des meilleures pratiques de gestion constituent plus que jamais des incontournables pour assurer une gestion responsable et efficace des opérations de l'AMT. C'est pourquoi, à l'instar de plusieurs organisations, l'AMT a fait le choix de se doter d'une solution technologique lui permettant d'intégrer et d'optimiser les processus de gestion de ses différentes unités d'affaires.

L'AMT a procédé en 2009 à une analyse exhaustive de ses besoins et des solutions disponibles sur le marché. Un progiciel de gestion intégré s'est avéré l'outil technologique présentant le plus grand nombre d'avantages et de possibilités quant aux objectifs recherchés. Aussi, à la suite d'un rigoureux processus de sélection, le progiciel SAP a été retenu au début de l'année 2010.

L'implantation de cette solution technologique a été lancée au printemps 2010 et s'échelonne sur un peu plus de 24 mois. Les deux premières phases du projet ont été livrées comme prévu au cours des 12 derniers mois. Tout au long de son déploiement, l'AMT est accompagnée par des professionnels de gestion afin de revoir et d'implanter les meilleures pratiques d'affaires pour la gestion de ses opérations. Toutes les unités d'affaires de l'organisation sont mises à contribution et seront parties prenantes de ce changement organisationnel.

SAP sera le support technologique par lequel l'AMT améliorera ses processus de gestion, partagera plus efficacement l'information entre ses différentes unités d'affaires et avec ses partenaires, optimisera ses ressources humaines, matérielles et financières, ce qui lui permettra, à terme, d'accroître sa performance.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
--		--		15,153	3,864	--	--	--	19,017

Projets admissibles à une subvention

Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTMA – Projet pilote et phase I

NEL T1-0020

Avec le déploiement de diverses technologies reliées aux STI, les gares, les terminus et les stationnements incitatifs de l'AMT sont maintenant dotés de différents systèmes comme les distributeurs de titres, les afficheurs dynamiques, les centres d'information autoportants, les systèmes de vidéosurveillance, de diffusion vocale et les téléphones d'urgence. En raison de cette masse critique d'infrastructures technologiques appelée à s'accroître, l'AMT doit s'assurer de les sécuriser et de suivre leur évolution à l'aide d'une infrastructure sur site qui répond à différents besoins en matière d'exploitation. De fait, les équipements, boîtiers et conduits de ces systèmes doivent être intégrés afin d'en assurer le bon fonctionnement et la conformité à différents impératifs en matière de sécurité et d'entretien. Une étude d'avant-projet préliminaire a permis de spécifier un type de boîtier qui permet d'intégrer l'ensemble des systèmes et leur raccordement au réseau. Cette étude a également permis de déterminer les sites prioritaires. Aussi, un projet pilote sera réalisé afin de confirmer le choix du type de boîtier à installer ainsi que de valider la stratégie de localisation sur site. Ce projet pilote sera suivi d'une première phase de réalisation afin d'intervenir sur les sites prioritaires.

NTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
75 %	-	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
		0,225	4,707	1,984	-	-	6,916

Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré

NEL T1-0018

Lors du déménagement de son siège social à l'automne 2011, l'AMT a implanté un centre d'opérations et de surveillance (COS) intégrant les aspects fonctionnels des diverses unités opérationnelles : Exploitation, Sécurité et Service à la clientèle. Cette intégration permet de mieux coordonner les efforts de ces unités au quotidien et particulièrement lors de perturbations sur le réseau.

Ce nouveau centre est doté d'un système informatique intégré et d'affichage qui répond à l'ensemble des besoins des unités opérationnelles.

NTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
75 %	-	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
		1,140	0,111	-	-	-	1,251

Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes – Phases I, II et III

NEL T1-0012

Mis sur pied en 1999, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et le MTQ. Les travaux du Comité ont permis d'implémenter un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système cohérent, équitable et intégré permet de gérer une carte à puce sans contact commune, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Durant la première phase du projet, la STM a agi en tant que maître d'œuvre pour l'acquisition et l'implantation du système central qui contient les logiciels de tous les équipements ainsi que toutes les bases de données des transactions de vente et de perception. Les équipements de vente et de perception proprement dits ont été acquis et sont exploités par l'AMT. Les organismes de transport ont quant à eux pris en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce par le biais d'une instance de gestion commune. La phase I du projet a débuté en avril 2008 et s'est terminée à la fin de l'année 2010 avec la mise en service réussie des cartes à puce OPUS dans toute la région métropolitaine de Montréal.

La phase II du projet a débuté au début de l'année 2009 et vise l'amélioration des conditions de vente et de perception dans les gares et les billetteries métropolitaines grâce notamment aux initiatives suivantes :

- l'implantation d'un système sonore et de lecteurs de cartes à puce bancaires sur les distributeurs de titres ;
- l'acquisition de distributeurs de titres et de valideurs fixes dans les gares en vue de l'harmonisation des conditions de vente et de perception ;
- l'implantation de distributeurs de titres supplémentaires dans les billetteries métropolitaines et dans le réseau du métro en vue de la vente des titres métropolitains ;

- l'implantation d'un système de gestion des constats relatifs aux infractions au règlement d'utilisation du réseau des trains de banlieue ;
- l'implantation de tourniquets de contrôle d'accès au départ de la Gare Centrale pour la ligne Mont-Saint-Hilaire dans le cadre d'un projet pilote ;
- les études relatives à la phase III.

La phase III sera consacrée à la mise en place de lignes automatisées de contrôle d'accès (tourniquets) en vue d'affiner les données de perception et de lutter contre la fraude. Elle s'appuiera sur les conclusions du projet pilote et les études réalisées au cours de la phase II. Cette phase comprendra également la généralisation de l'implantation de tourniquets de contrôle d'accès dans les trois gares du centre par lesquelles transitent chaque jour plus de 75 % des utilisateurs des trains de banlieue. Le but d'un tel projet est :

- d'assurer un meilleur contrôle de la fraude ;
- de disposer de données d'achalandage précises en provenance des validations réellement effectuées par les comptages ;
- d'affiner les calculs de redistribution des recettes.

Tous ces travaux s'échelonneront jusqu'en 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	14,943	3,250	8,302	11,807	10,146	48,448

Sécurité des infrastructures et des systèmes

RM. TI-0014

Suivant la refonte d'infrastructures et l'implantation de diverses solutions STI, l'AMT doit rehausser et normaliser la sécurité des infrastructures et des systèmes. Ainsi, les mises aux normes exigées par le Vérificateur général du Québec (VGQ), la sécurité informationnelle et la protection de ses opérations, en cas de sinistre, seront assurées. L'AMT compte donc mettre en place des équipements, solutions et processus afin de minimiser les risques de perte de données et d'interruption de ses activités.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
75 %	—	0,510	2,464	1,966	5,106	0,758	10,794



AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Les systèmes d'information aux voyageurs permettent d'informer visuellement et/ou auditivement de manière automatique la clientèle à propos du trajet (point d'embarquement, destination, prochain passage, temps de parcours, etc.) ou de donner d'autres informations comme celles portant sur les perturbations de service et l'accessibilité aux différents sites de l'AMT (stationnements incitatifs, etc.). Le succès du déploiement de cet ensemble de solutions est fondé sur la capacité des instruments à fournir en temps réel l'information destinée à la clientèle. À plus haut niveau et à terme, la planification et la mise en œuvre des STI à l'échelle régionale ont pour but une intégration et une coordination informationnelle à l'intérieur desquelles les AOT et les partenaires pourront résoudre ensemble les problèmes reliés au transport et ainsi véhiculer une information harmonisée.

Projets autorisés

- A. Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II
- B. Modernisation du système de sonorisation aux gares et sur les quais – Étude
- C. Systèmes de jalonement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude
- D. Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote
- E. Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote

Projets admissibles à une subvention

- F. Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II
- G. Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II
- H. Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

Projets autorisés

Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

RM: TI-0015

L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser de l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains.

Une première phase concernant un projet pilote, subventionné par Transports Canada, a permis de déterminer les technologies existantes ainsi que celles qui doivent être privilégiées pour le déploiement d'afficheurs dynamiques.

La deuxième phase permet le déploiement d'afficheurs dynamiques de technologie ACL aux accès et sur les quais de l'ensemble des 51 gares de l'AMT, incluant les gares du Train de l'Est (ligne Mascouche), exception faite de la Gare Centrale et de la gare Lucien-L'Allier. L'AMT a également l'opportunité d'améliorer la qualité des informations fournies à sa clientèle en intégrant les afficheurs d'accès dans des centres d'information autoportants. Les installations sur les quais doivent également prévoir des ajustements afin de prendre en compte les modifications de certaines gares comme des exhaussements de quais et des délocalisations, ainsi que des techniques d'excavation plus coûteuses.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Utilisateurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
75 %	0,125	1,580	5,120	--	--	11,800

Modernisation du système de sonorisation aux gares et sur les quais – Étude

RM: TI-0004

Depuis quelques années, l'AMT procède à un remplacement de ses équipements analogiques par des équipements numériques. Dans ce contexte, les équipements de sonorisation existants aux gares et sur les quais doivent être remplacés. Ce nouveau système permettra le raccordement aux autres équipements du réseau numérique. Ainsi, les exploitants pourront diffuser de l'information aux voyageurs de façon uniforme sur l'ensemble des sites. L'étude vise donc à établir des normes dans le but de standardiser l'ensemble des composantes du système de sonorisation afin que le système soit optimal, plus stable et qu'il facilite la connectivité avec les autres systèmes. Ainsi, la qualité de la sonorisation sur l'ensemble du quel sera améliorée et permettra un meilleur service à la clientèle.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Utilisateurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
--	--	0,104	0,102	--	--	0,206

Systèmes de jalonement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude

RM: TI-0011

La clientèle qui utilise les stationnements incitatifs ne possède actuellement aucune information sur le nombre de places disponibles avant son arrivée. La recherche de places disponibles peut, dans certains cas, s'avérer fastidieuse et, par conséquent, générer des pertes de temps. L'implantation d'un système de jalonement dynamique permettrait de diffuser une information en temps réel afin de faciliter et de rendre plus conviviale l'utilisation des stationnements incitatifs.

La diffusion d'information en cours de route à partir de systèmes de jalonement dynamique pourrait, d'une part, informer les usagers sur le nombre de places disponibles au stationnement qu'ils souhaitent rejoindre, et, d'autre part, fournir de l'information sur l'alternative qui s'offre à eux (autres stationnements disponibles, prochains trains, etc.) si le stationnement est complet. Les systèmes de jalonement dynamique permettraient ainsi d'améliorer les déplacements de la clientèle et d'optimiser la fréquentation des stationnements incitatifs, en redirigeant les usagers vers les places de stationnement incitatif disponibles.

Les études d'opportunité et de faisabilité permettront de définir les besoins, les requis fonctionnels et techniques du système de jalonement dynamique et les sites potentiels à desservir.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Utilisateurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
--	--	0,078	0,128	--	--	0,207

Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote
Réf. TI-0019

L'implantation du service d'accès Internet à bord des trains de passagers est en croissance constante tant en Europe qu'en Asie et qu'aux États-Unis. La demande des voyageurs pour ce service est de plus en plus marquée, compte tenu de l'évolution technologique et de l'essor des communications sans fil. Pour une grande majorité de la clientèle des trains de banlieue, l'accès à un réseau Internet à bord leur permettra, tant sur le plan du travail que des loisirs, de rentabiliser leur temps de déplacement en ayant la possibilité de naviguer sur Internet ou de transmettre des courriels.

Le système d'accès Internet à bord des trains de banlieue vise à permettre aux voyageurs de se raccorder au réseau par l'entremise d'une connexion sans fil. En plus d'être un service offert à la clientèle, un tel système peut être utilisé pour des fins d'exploitation afin de transmettre des données liées à l'opération des systèmes embarqués.

Une étude complétée en avril 2011 a permis d'identifier les choix possibles pour le déploiement de ces systèmes sur l'ensemble de la flotte existante. Un projet pilote sera réalisé et portera sur quelques voitures de chacune des séries en service.

Ce projet fait partie du programme des STI embarqués [réf. TI-0001, TI-0002, TI-0003, TI-0019, TI-0022].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
—	—	0,104	0,324	—	—	0,428

Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote
RM. TI-0016

La coordination des déplacements entre les différentes AOT fait partie des priorités du plan des STI de l'AMT. Ce projet d'intégration de l'information sur l'état du service permet d'aborder cet aspect en proposant de mettre en place les différents outils nécessaires pour échanger l'information planifiée et actualisée, en temps réel, entre exploitants. Ce projet permettra ainsi d'intégrer l'information provenant des autres AOT et de la diffuser ensuite aux clients.

La plate-forme permettra de fournir aux usagers une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Cette mesure permettra également aux différentes sociétés de transport de connaître l'état du service des autres sociétés aux points de correspondance, afin d'améliorer l'efficacité des services.

Les coûts actuellement identifiés représentent les sommes requises pour les études nécessaires, un projet pilote, ainsi que le développement d'une architecture métropolitaine des STI. Le projet pilote, en partenariat avec la STL, vise l'échange de données en temps réel, basé sur l'utilisation de la norme *Transit Communication Interface Profiles* (TCIP) développée par l'*American Public Transportation Association* (APTA). Ce projet pilote permettra de tester la coordination entre les trains des lignes Blainville-Saint-Jérôme et Deux-Montagnes et les autobus aux gares de Vimont, Sainte-Dorothée et Sainte-Rose. Il permettra également de tester l'affichage des prochains départs en temps réel des autobus de la STL aux terminus Cartier et Montmorency de l'AMT.

L'étape suivante consistera au développement et à la mise en service des éléments informatiques d'une plate-forme de diffusion d'information régionale pour l'ensemble des AOT et partenaires concernés. Cela comprend la définition de l'architecture logique et physique de l'éventuelle plateforme. Cette dernière inclura également un calculateur de trajet régional en temps réel.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
—	—	0,190	0,207	0,588	0,123	1,108

Projets admissibles à une subvention

Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II

Réf. TI-0002

Ce projet consiste à équiper certaines voitures d'un système d'affichage dynamique, afin de communiquer des informations aux passagers comme c'est actuellement le cas dans les nouvelles voitures de la série 3000. Grâce à ce projet, il sera possible d'annoncer les prochaines gares ainsi que tout message d'intérêt pour la clientèle.

Un projet pilote sera réalisé et portera sur quelques voitures des séries 700, 900 et 2000.

Ce projet fait partie du programme des STI embarqués [réf. TI-0001, TI-0002, TI-0003, TI-0019, TI-0022].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs TOTAL
75 %	–	0,226	0,155	1,843	2,260	– 4,484

Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II

Réf. TI-0001

Présentement, la diffusion des messages vocaux à bord des trains est effectuée par le conducteur de manière non automatisée. La diffusion est irrégulière et parfois déficiente. Un système automatisé de diffusion de messages vocaux permettra d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, en fonction de la position du train. Conformément au système en fonction dans les voitures de la série 3000, les messages, diffusés d'une voix claire et constante, pourront aussi être diversifiés : annonce des fins de ligne, messages d'urgence, etc.

Un projet pilote sera réalisé et portera sur quelques voitures des séries 700, 900 et 2000.

Ce projet fait partie du programme des STI embarqués [réf. TI-0001, TI-0002, TI-0003, TI-0019, TI-0022].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs TOTAL
75 %	–	0,226	0,061	0,876	0,758	– 1,921

Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

RAC TI-0006

Les systèmes d'information en cours de route figurent en tête de liste des priorités du plan des STI de l'AMT. Dans un effort constant visant à améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs, l'AMT entend bonifier l'information aux usagers avant et pendant leurs déplacements en transport collectif. Ils auront ainsi accès à une information claire, détaillée, actualisée en temps réel et disponible de diverses façons, notamment sur appareil de communication portable (téléphone, assistant numérique, ordinateur tablette, etc.). Ainsi, les utilisateurs auront accès par SMS, par courriel ou par Internet mobile à l'information relative à l'heure de passage du prochain train (réelle et planifiée), aux prochains arrêts et aux perturbations de service.

Ces nouveaux médias viendront se greffer aux systèmes d'information existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route. Le projet comprend deux phases. La première phase, réalisée à l'hiver 2010 sous forme de projet pilote avec l'aide d'une contribution financière de Transports Canada, a permis à l'AMT d'évaluer le service SMS et de définir les aspects fonctionnels du futur système. Un sondage réalisé à l'automne 2010 a révélé un haut niveau de satisfaction de la clientèle en ce qui a trait à l'utilité de ce service et permis d'identifier les améliorations nécessaires afin d'en augmenter la fiabilité.

À la suite de la réalisation du projet pilote, les coûts ont été ajustés afin d'inclure le développement de l'application permettant le traitement et la diffusion de l'information de perturbation de service et l'acquisition de l'équipement informatique supplémentaire requis.

La seconde phase consistera à déployer le service de diffusion d'information dynamique de manière permanente sur l'ensemble du réseau. Il sera également possible d'accéder au site Internet mobile de l'AMT ainsi que de faire des requêtes par SMS.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		0,147					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,487	0,367	–	–	–	0,854	



MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS ET DURABLES

Favoriser les modes de déplacement alternatifs et durables pour accéder aux équipements

L'AMT s'est dotée en 2010 d'une Politique sur l'intermodalité afin de concevoir des infrastructures qui facilitent l'accès à ses équipements métropolitains pour l'ensemble des modes de transport, et plus particulièrement les modes de déplacement alternatifs et durables. L'objectif est double : rendre le cheminement de la clientèle sur le réseau plus fluide et agréable, et favoriser l'utilisation de modes alternatifs et durables pour accéder aux sites. L'AMT entend mettre en œuvre plusieurs projets qui répondent à ces défis. Il s'agit tout d'abord d'optimiser l'aménagement des sites afin de les rendre facilement accessibles à l'ensemble des modes de transport et de mettre en place des installations qui incitent à l'utilisation du vélo et du covoiturage pour accéder aux équipements (notamment le covoiturage par voiture électrique). L'AMT souhaite également réaliser les aménagements requis pour améliorer le confort de la clientèle, en particulier lors des périodes d'attente ou de correspondances.

PRINCIPAUX CONSTATS SUR L'INTERMODALITÉ (2008)

- 38 % des transports collectifs de la région sont intermodaux et excluent l'utilisation de l'automobile (TC/TC et vélos/TC)
- 48 % des transports collectifs de la région sont intermodaux (auto/TC, TC/TC et vélos/TC)

PRINCIPAUX CONSTATS SUR LES MODES D'ACCÈS AUX GARES (2011)

- 64 % de la clientèle se rend à la gare en automobile
- 11 % de la clientèle se rend à la gare en transport collectif
- 24 % de la clientèle se rend à la gare à pied ou à vélo

Projets autorisés

A. Stationnements d'incitation pour vélo – Étude et projets pilotes

B. Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

C. Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques

Projets admissibles à une subvention

D. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

E. Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares

F. Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA

Projets autorisés

Stationnements d'incitation pour vélo – Étude et projets pilotes

Réf. IFR-0083

Mieux connus sous le vocable de vélostations, les stationnements d'incitation pour vélo sont des espaces sécurisés mis à la disposition de la clientèle cycliste qui utilise les transports collectifs. Ils sont constitués d'un stationnement pour vélo de grande capacité à l'intérieur de bâtiments sécurisés.

Afin d'inciter à l'utilisation des transports collectifs et de favoriser l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile pour accéder aux équipements métropolitains, l'AMT souhaite réaliser deux projets pilotes afin d'évaluer l'implantation de stationnements d'incitation pour vélo dans un terminus métropolitain et une gare de l'AMT.

Le projet sera réalisé en deux étapes. Dans un premier temps, une étude d'avant-projet permettra de documenter les besoins de la clientèle utilisant le vélo pour se rendre aux équipements de l'AMT, ainsi que d'analyser les éléments techniques et fonctionnels requis pour l'implantation des stationnements d'incitation pour vélo. Dans un second temps, le projet comprendra la réalisation des projets pilotes dans deux environnements différents. À la suite de la réalisation des projets pilotes, une enquête auprès de la clientèle utilisant le stationnement d'incitation sera réalisée afin d'évaluer la qualité du service offert et de déterminer les aspects à améliorer.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
-	-	0,139	0,743	-	-	-	0,882

Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

Réf. IFR-0122

Au printemps 2010, l'AMT s'est dotée d'une politique portant sur l'intermodalité des équipements métropolitains. L'intermodalité se définit comme étant l'utilisation successive, lors d'un même déplacement, d'au moins deux modes de transport, dont un en transport collectif.

Cette politique porte principalement sur l'aménagement des équipements de l'AMT (gares, stationnements incitatifs et terminus). Son objectif est de faciliter les déplacements de la clientèle des transports collectifs qui utilisent les équipements de l'AMT et qui y accèdent en transports actifs (marche ou vélo) et collectifs, ainsi qu'en automobile.

La portée de cette étude a été bonifiée par rapport à la dernière édition du PTI. Dans un premier temps, l'étude permettra de déterminer les besoins d'aménagement propres aux différents modes de transport afin de faciliter l'intermodalité des équipements métropolitains et, par le fait même, de favoriser l'utilisation des transports actifs et collectifs. Dans un second temps, l'AMT procédera à une évaluation de ses équipements existants et à une revue des meilleures pratiques à travers le monde.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
-	-	0,132	0,245	0,128	-	-	0,505

Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques

Réf. IFR-0149

Le 7 avril 2011, le gouvernement du Québec dévoilait son Plan d'action sur les véhicules électriques et annonçait sa volonté que 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030.

Dans l'objectif que de plus en plus de gens se tournent vers les véhicules électriques et afin de poursuivre son engagement à offrir des modes de transport verts, l'AMT souhaite réaliser des études et des projets pilotes, afin d'identifier des mesures permettant de favoriser l'utilisation de véhicules électriques dans la région métropolitaine de Montréal.

Que ce soit en offrant des bornes électriques dans ses stationnements incitatifs, ou en développant des programmes de covoiturage utilisant des voitures électriques, l'AMT est en mesure de développer plusieurs solutions innovatrices afin de réduire la dépendance des résidents de la métropole aux hydrocarbures. De cette manière, l'AMT souhaite assurer sa position de chef de file dans la promotion des modes de transport durable à travers des infrastructures de transport collectif de qualité.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
-		À venir					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
1,368	1,117	0,568	-	-	3,043	

Projets admissibles à une subvention

Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

RM. IFR-0081

Pour répondre aux besoins croissants de sa clientèle et aux demandes des partenaires municipaux, l'AMT souhaite revoir l'installation des supports à vélo afin de fixer ceux-ci sur des dalles de béton permettant d'améliorer et de sécuriser ces équipements mis à la disposition de la clientèle. En parallèle, elle souhaite installer des abris pour les supports à vélo aux sites les plus achalandés.

En effet, les supports à vélo de plusieurs gares et terminus sont sur le point d'être saturés, ce qui incite certains usagers à stationner leur vélo de façon inadéquate. L'AMT entend donc procéder à l'ajout de supports dans ses gares et terminus.

De plus, pour répondre aux demandes formulées par les municipalités, les usagers et les associations de cyclistes, des abris pour supports à vélo seront installés aux gares et terminus les plus achalandés, ce qui permettra d'augmenter le confort des usagers tout en protégeant leurs vélos des intempéries.

Afin de répondre aux orientations énoncées dans le Plan stratégique 2020 de l'AMT, un plus grand nombre de sites sont visés par ce projet, ce qui explique la variation budgétaire par rapport à la dernière édition du PTI.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
-	0,033	0,224	0,491	-	0,748	

Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares

RM. IFR-0090

Une des principales causes d'insatisfaction des usagers du train de banlieue est le manque d'abris offrant une zone d'attente confortable. Afin d'augmenter la satisfaction de sa clientèle toujours grandissante, l'AMT a établi une norme quant à la capacité d'accueil des abris de trains de banlieue. Chaque gare a également fait l'objet d'une analyse afin d'établir un programme de déploiement de nouveaux abris selon chaque gare. Le projet prévoit un ajout progressif échelonné sur sept ans, en débutant aux gares où les besoins sont les plus urgents.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
75 %		-					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,533	3,829	2,279	2,279	9,113	18,033	

Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA
 RM. IFR-0082

Le territoire de l'AMT est sillonné par plusieurs réseaux de transport. Ces réseaux comptent de nombreux points de service comme les stations de métro, les gares, les terminus et les stationnements incitatifs. Ceux-ci sont généralement dotés d'équipements améliorant le confort des usagers (abribus, informations, DAT, bancs, etc.). Cependant, plusieurs points de service desservis par autobus, notamment les arrêts métropolitains, situés à proximité de lieux publics générant un fort achalandage (ex. : hôpitaux, Cégep, etc.), ou encore ceux regroupant deux AOT ou plus au même endroit, possèdent peu d'équipements permettant d'améliorer le confort des usagers pendant les temps d'attente. Le présent projet vise donc à doter une centaine de ces arrêts métropolitains, sur la base de critères établis par l'AMT, d'équipements susceptibles d'améliorer le confort, la sécurité et la visibilité des services d'autobus, grâce à l'implantation d'abribus et de signalétique appropriée.

Les coûts du projet ont été revus par rapport à la dernière édition du PTI afin de tenir compte d'un nouveau concept d'abribus plus convivial et fonctionnel qui a été développé par l'AMT.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	--	0,130	2,020	--	--	--	2,150



Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Reconnaissant l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite comme un enjeu économique et social au Québec, la Politique québécoise du transport collectif prévoit une reconduction du volet consacré aux améliorations à apporter à l'intention des personnes à mobilité réduite dans le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Améliorer l'accessibilité au réseau régulier

Depuis 2007, l'AMT pilote un comité de concertation sur le transport des personnes handicapées, formé de représentants des usagers présentant différentes limitations en matière de déplacement.

En 2008, une Politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite couvrant l'ensemble des activités de l'AMT a été adoptée. Cette politique s'appuie sur le principe d'accessibilité établi par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale qui interpelle l'ensemble des ministères et des organismes gouvernementaux. La Politique énonce les principes directeurs du plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT. Ce plan de développement touche l'ensemble des secteurs d'intervention : la communication, les infrastructures, le matériel roulant et l'accessibilité humaine (ex. : sensibilisation, formation) et permet de définir une approche pour les futurs projets d'amélioration de l'accessibilité. L'AMT devra tout d'abord prioriser les projets en collaboration avec ses différents partenaires, et ensuite, réaliser des études de faisabilité afin de chiffrer les projets et de cerner les diverses contraintes qui y sont liées.

D'ores et déjà, deux programmes de projets évolutifs, décrits ci-après, s'inscrivent dans l'esprit de cette politique globale d'accessibilité et sont admissibles à une subvention en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Il s'agit, d'une part, de l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier existant et, d'autre part, de l'engagement de l'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue. Dans les deux cas, ces projets visent à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes vivant avec des limitations.

Par ailleurs, l'AMT continue de sensibiliser son personnel aux normes d'accessibilité, comme celles appliquées dans le cadre du prolongement de la ligne de métro orange vers Laval. Ces normes continueront d'être prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet, comme dans le cas du Train de l'Est (ligne Massenauche).

Projets admissibles à une subvention

Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant

Ref. : 0001FR-0001FR-0001FR-0101AFR-0102AFR-0103AFR-0104AFR-0105AFR-0106AFR-0107

L'AMT procède à l'évaluation et la priorisation des projets d'amélioration de son réseau. Cette nouvelle approche découle de la mise en place du premier plan de développement et d'accessibilité du réseau de l'AMT.

Dans le but d'améliorer l'accès du réseau régulier, dont le réseau de trains de banlieue et les équipements métropolitains, aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'AMT a adopté une politique d'accessibilité. Le plan de développement s'inscrit dans la foulée de cette politique d'accessibilité et servira à déterminer les installations et les équipements dont l'accessibilité devra être améliorée en priorité. Des comités viendront appuyer les orientations de ce plan. Comme stipulé dans sa politique, les améliorations du réseau se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autre n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Les premières actions de ce plan seront concentrées sur la réalisation d'études de faisabilité qui permettront de chiffrer les projets et de cibler les diverses contraintes qui y sont liées. Les investissements liés au plan de développement seront évalués par période et le programme de projets liés au plan de développement est évolutif.

Actuellement, pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes et des standards afin d'améliorer l'accès aux personnes handicapées et à mobilité réduite. L'application de ces standards améliore par le fait même la qualité des services et le sentiment de sécurité pour l'ensemble des usagers.

Concrètement, l'amélioration de l'accessibilité du réseau existant comprend les actions suivantes :

- aménager les installations et les équipements de manière à répondre aux standards d'accessibilités (ex. : étude d'accessibilité à bord des voitures appartenant à l'AMT) ;
- aménager l'environnement adjacent aux équipements et aux services (trottoirs abaissés, feux sonores, rampes d'accès, mains courantes, ascenseurs, portes automatiques et éclairage amélioré) ;
- améliorer l'accès à l'information (signalétique, site Internet) ;
- réaliser des études de faisabilité.

De plus, dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité, l'AMT a ciblé trois gares intermodales : la Gare Centrale, la gare Vendôme et la gare Lucien-L'Allier. Une étude de faisabilité a été complétée concernant les interventions à préconiser pour ces trois gares. Le budget du présent projet prévoit donc un premier lot incluant l'étude d'avant-projet, l'ingénierie et la réalisation des travaux pour la Gare Centrale.

Le budget du projet inclut également les travaux qui permettront l'installation d'ascenseurs au terminus Centre-ville.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
		Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution					TOTAL
70 %	–	1,350	7,731	8,529	7,668	–
						25,279

Note : une demande de subvention a été déposée auprès du programme Fonds Clients Canada au printemps 2010 pour une des études inscrites sous ce programme ; le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 60 % des coûts de l'étude.

Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

RM. IFR-0092AFR-0093AFR-0094AFR-0095AFR-0096AFR-0100

L'engagement à améliorer l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue se matérialisera concrètement dans le cadre du projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125], pour lequel près de 40,0 M\$ sont spécifiquement prévus pour s'assurer que les infrastructures seront accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'AMT désire également adapter graduellement l'environnement spécifique de chacune des gares de trains de banlieue tout en respectant les engagements pris auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Afin d'élaborer un échéancier cohérent et considérant les priorités définies dans le plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT, cette dernière adoptera une approche d'évaluation et de mise en priorité des projets d'amélioration de son réseau.

Ainsi, les initiatives suivantes seront entreprises à court terme :

- deux projets pilotes :
 - un à la gare Deux-Montagnes, afin d'améliorer la sécurité des rampes destinées aux personnes à mobilité réduite et handicapées ;
 - un autre sur le réseau existant, afin de valider l'implantation d'un signal identifiant la bordure du quai.
- le Train de l'Est (ligne Mascouche) :
 - les ascenseurs, édicules, passerelles et plate-forme d'embarquement font, entre autres, partie des interventions prévues dans le cadre des travaux du Train de l'Est (ligne Mascouche) qui permettront l'accessibilité aux quais et aux voitures pour les personnes à mobilité réduite.
- mise aux normes des quais (analyser le réseau existant afin d'améliorer l'aménagement des lieux) :
 - analyser le réseau existant afin d'améliorer l'aménagement des lieux ;
 - remplacer les kiosques billetteries ciblés ;
 - repositionner des distributrices de titres ;
 - ajouter un signal sur les piliers d'escaliers ;
 - améliorer la sécurité des quais existants ;
 - améliorer l'information à l'usager.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs TOTAL
75 %	–	20,953	30,823	8,302	8,103	– 68,181



Sûreté

Consolider des partenariats et sécuriser la clientèle

Au fil des ans, la direction de la Sûreté a développé de multiples partenariats avec les organismes de sécurité publique de la grande région métropolitaine de Montréal, et ce, afin d'optimiser ses pratiques et d'accroître son efficacité opérationnelle. Reflétant sa volonté d'agir en tant que chef de file dans le domaine, elle réalise, en étroite collaboration avec ses partenaires, des projets qui mettent l'accent sur la prévention et la détection en matière de sécurité.

Plaçant le service à la clientèle au cœur de ses préoccupations, le personnel de sûreté déploie régulièrement de nouvelles méthodes et de nouveaux projets, grâce entre autres aux investissements inscrits au PTI, afin que les usagers se sentent continuellement en sécurité lors de leurs déplacements sur le réseau de l'AMT.

Centre d'opérations et de surveillance : une fine coordination et un défi d'intégration

Lorsqu'il est question de soutien aux opérations et de gestion d'événements touchant la sûreté, la clé du succès repose sur la coordination des interventions avec les équipes d'exploitation, les services publics et les autres partenaires. Cette coordination représente un réel défi au quotidien en raison de la multitude d'intervenants et du niveau d'activité prenant place sur le vaste territoire de l'AMT. Ainsi, la modernisation du COS de l'AMT, complétée en 2011, permet désormais de soutenir plus adéquatement les différentes équipes dans leur champ d'action. La réalisation des autres projets inscrits au PTI permet d'améliorer en continu les pratiques et les outils en matière de sûreté qui sont liés à ce centre intégré, où transitent les informations permettant d'opérer le réseau de l'AMT de façon concertée, efficace et sécuritaire.

Projets autorisés

A. Amélioration des mesures de sûreté

B. Bornes d'identification de véhicules – Étude

C. Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue – Étude

D. Installation de systèmes de sécurité sur les distributrices automatiques de titres OPUS – Projet pilote

Projets admissibles à une subvention

E. Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules

F. Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

Projets autorisés

Amélioration des mesures de sûreté

R&I. SUR-0002

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place et d'augmenter ainsi l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries, sites de garage et centres d'entretien) poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis, comme :

- **télésurveillance :**
 - ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend la rétroaction selon les lignes directrices établies et les événements répertoriés et les frais professionnels de consultants).
- **sécurité incendie :**
 - achat d'équipements de protection (panneaux incendie, avertisseurs de fumée, gicleurs extincteurs) dans le cadre de la mise aux normes des infrastructures.
- **autres projets spéciaux :**
 - achat d'équipements de sécurité pour le personnel et les usagers (défibrillateurs sur l'ensemble des lignes de trains, trousse de premiers soins, radios, etc.) ;
 - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garages ;
 - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants ;
 - installation de téléphones d'urgence sur les sites existants.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
--		--					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
3,644	1,385	1,015	0,892	--	6,936	

Bornes d'identification de véhicules – Étude

R&I. IFR-0029

Ce projet vise à étudier, dans un cadre légal, les technologies disponibles en matière de reconnaissance de plaques pour des fins d'identification lors d'incidents dans les stationnements incitatifs ou en cas de signalement d'une personne. Ce système permettrait d'identifier, dans le respect de la protection des renseignements personnels, la plaque d'un véhicule qui accéderait à un site de l'AMT. En cas de besoin, le système pourrait être mis à la disposition des autorités (gouvernements, services de police) afin de valider des informations. D'autres besoins propres à l'AMT, comme les relevés de plaques ou les comptages aux fins d'études sur la clientèle concernant les habitudes sur le réseau, pourraient être comblés par ce projet. L'étude pourrait être suivie d'une phase de projet pilote afin de valider l'efficacité de la technologie.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
--		--					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,026	0,180	--	--	--	0,206	

Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue – Étude

Réf. SUR-0003

En conformité avec le Plan de mesures d'urgence existant et la démarche d'analyse de risques s'y rattachant, l'AMT doit inclure à ses plans tout le tronçon du Train de l'Est (ligne Mascouche), une portion de la ligne Vaudreuil-Hudson comprise entre Vaudreuil et Rigaud (subdivision Montréal et Ottawa) ainsi qu'une portion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme. L'ensemble des risques doit être répertorié afin de mettre en place et/ou bonifier les mesures d'atténuation et de prévention s'y rattachant.

Pour y parvenir, l'AMT compte embaucher un consultant pour dresser l'inventaire et émettre des recommandations concernant les risques technologiques, naturels et sociaux sur ces différentes infrastructures.

Un tel projet aura pour effets d'accroître la sécurité, de mieux connaître l'environnement et d'améliorer la capacité de prévention, de détection et d'intervention de l'AMT. Cela permettra également d'avoir un plan de mesures d'urgence et une analyse de risques actualisée. Il en découlera une identification des effectifs et infrastructures requis pour assurer adéquatement la sécurité sur ces nouvelles portions du réseau de l'AMT (caméras, contrôles d'accès, équipements d'évacuation, etc.).

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
--		--					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,138	0,067	0,127	--	--	0,332	

Installation de systèmes de sécurité sur les distributrices automatiques de titres OPUS – Projet pilote

Réf. SUR-0001

De nouvelles distributrices automatiques de titres (DAT) Opus ont fait leur apparition sur le réseau de l'AMT, dans le cadre de l'implantation du projet de carte à puce dans l'ensemble de la région métropolitaine. L'objectif du présent projet consiste à évaluer les possibilités d'implantation de dispositifs/systèmes de sécurité sur ces machines en améliorant, entre autres, les systèmes de caméras de surveillance entourant ces équipements. À la suite de ces analyses, un projet pilote sera réalisé sur quelques DAT afin d'évaluer le fonctionnement des systèmes.

Les objectifs sont de prévenir, de diminuer et d'ennayer différents délits entourant ces machines qui sont souvent situées dans des sites extérieurs sur le réseau de l'AMT. Ce projet vise également à améliorer le service à la clientèle en offrant une sécurité accrue aux utilisateurs de ces systèmes.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles		Contribution					
--		--					

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)						
Antérieurs	2012	2013	2014	Ultérieurs	TOTAL	
0,031	0,109	--	--	--	0,140	

Projets admissibles à une subvention

Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules

Réf. MRO-0018

L'AMT doit procéder à l'acquisition de nouveaux véhicules autos-patrouilles pour la sûreté. Compte tenu de la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche), de l'ouverture prochaine des centres d'entretien, des nouveaux sites de garages, de la prise en charge de la sécurité des stationnements incitatifs de la ligne Vaudreuil-Hudson et de l'étendue du réseau de l'AMT, il devient essentiel d'augmenter le nombre d'autos-patrouilles. Celles-ci devront être munies d'équipements afin de répondre adéquatement aux différents incidents sur le territoire. En étant visibles sur le terrain, ces véhicules permettront d'augmenter le sentiment de sécurité dans les stationnements incitatifs et les terminus sur l'ensemble du réseau métropolitain tout en améliorant la prévention et le temps de réaction aux incidents.

Le projet consiste en l'achat de véhicules fiables, tout-terrain et hybrides, afin de répondre aux normes de développement durable de l'AMT. Avec une flotte de plusieurs véhicules, les patrouilleurs seront en mesure de surveiller tout le réseau de l'AMT, ce qui est conforme aux attentes de la clientèle en matière de sécurité.

Dans le cadre de l'acquisition de ces autos-patrouilles, l'AMT souhaite également élaborer un programme de gestion de sa flotte afin d'en assurer une saine gestion. Ce programme comprendra l'élaboration d'outils de suivi pour la maintenance, la gestion des dépenses entourant l'exploitation des véhicules et des procédures d'exploitation de ceux-ci. Par ailleurs, une analyse des équipements et des systèmes informatisés embarqués devra être réalisée en fonction des différents types de véhicules utilisés par l'AMT et des besoins exprimés. Une analyse en termes de logistique des déplacements et de mobilité sur le territoire sera également requise dans le cadre de la réalisation de ce projet.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	-	-	-	0.270	0.125	-	0.395

Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

Réf. TR-0017

L'AMT doit procéder à l'installation d'une infrastructure permettant d'améliorer les communications radio dans le tunnel Mont-Royal pour l'ensemble des intervenants, dont les services d'urgence, le CN et son propre personnel. Le projet permettra aux organismes pouvant être appelés à intervenir de le faire rapidement et efficacement. L'installation d'une infrastructure efficace et fiable permettra d'améliorer la coordination des interventions, de recevoir de l'information actualisée et viendra accroître la sécurité des usagers, du personnel et des partenaires.

L'amélioration des infrastructures permettra aussi à l'AMT d'avoir un système efficace afin de suivre, sans délai, les démarches et activités entreprises, en plus de favoriser la reprise normale des services. Cela permettra également d'effectuer des signalements plus rapidement au COS de l'AMT et/ou aux partenaires en cas d'urgence.

		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
MTQ	AUTRES						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2012	2013	2014	Ulérieurs	TOTAL
75 %	-	1,571	2,548	-	-	-	4,085

Financement

PROJETS INSCRITS AU PTI 2012-2013-2014

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales à raison de 1 ¢ par 100 \$ du rôle d'évaluation foncière, qui totaliseront 39,105 M\$ en 2012.

Les contributions municipales de 2012, 2013 et 2014 prévues au Fonds d'immobilisations (TABLEAU 5) seront suffisantes pour assumer, en 2014, le service de dette net annuel de 28,5 M\$ généré par les projets autorisés présentés au PTI-2012-2013-2014 (TABLEAU 4) ainsi que le service de dette net de 30,7 M\$ des investissements antérieurs au 1^{er} janvier 2012 (TABLEAU 5).

Dans l'hypothèse de la réalisation complète et totale, selon les échéanciers prévus, de tous les projets admissibles à une subvention (non autorisés) présentés au PTI 2012-2013-2014, le financement à long terme de ces projets crée un service de dette annuel récurrent qui atteindra 19,5 M\$ en 2014 (TABLEAU 4), qui s'ajoute au service de dette prévu des projets autorisés et des investissements antérieurs au 1^{er} janvier 2012 de 59,1 M\$ (TABLEAU 5), entraînant ainsi une insuffisance monétaire au Fonds d'immobilisations de 33,2 M\$ pour l'année 2014 (TABLEAU 5). Devant un tel scénario, une mise à jour du cadre financier est nécessaire pour combler le manque à gagner, assurer le versement des services de dette et engagements prévus de même que réaliser de nouveaux projets; c'est dans cette optique que l'AMT collabore avec le MTQ et ses partenaires.

TABLEAU 4

Financement des projets inscrits au PTI 2012-2013-2014

(en millions de \$)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	DURÉE	INVESTISSEMENT TOTAL	SERVICE DE DETTE NET		
					2012	2013	2014
PROJETS AUTORISÉS							
SB-1: Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue - Subdivision Westmount	IFR-0078	75%	20	33,806 \$	0,047 \$	0,208 \$	0,483 \$
SB-2: Train de l'Est (ligne Mascouche)	IFR-0125	75%	30	631,800 \$	3,046 \$	6,013 \$	7,485 \$
SB-3: Acquisition de 180 voitures multivitesse neuves	MRO-0004						
	MRO-0005	75%	20	362,466 \$	0,034 \$	0,430 \$	0,556 \$
SB-4: Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves	MRO-0010	75%	20	231,846 \$	0,518 \$	2,046 \$	2,270 \$
SB-5: Abris de trains aux différents sites de garage de nuit	IFR-0108	75%	20	35,000 \$	0,123 \$	0,426 \$	0,486 \$
SB-6: Amélioration de la signalisation et des infrastructures - Subdivision Vaudreuil	IFR-0088	75%	20	38,019 \$	0,084 \$	0,257 \$	0,442 \$
SB-7: Infrastructures ferroviaires - Accroissement de la capacité - Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une voie au site de garage Saint-Antoine	IFR-0009 IFR-0031	75%	20	46,500 \$	0,379 \$	0,757 \$	0,852 \$
SB-8: Élargement de la jonction de l'Est	IFR-0054	75%	20	58,800 \$	0,260 \$	0,712 \$	0,858 \$
Études	R	0%	1	52,588 \$	4,588 \$	10,470 \$	4,794 \$
Programmes entraînés majeur	R	0%	10, 20	48,222 \$	0,567 \$	3,281 \$	4,600 \$
Projets autorisés de 10 M\$ à 30 M\$	R	0% et 75%	10, 20	140,922 \$	2,368 \$	4,885 \$	5,302 \$
Projets autorisés de 1 M\$ à 10 M\$	R	0% et 75%	10, 20	21,502 \$	0,175 \$	0,257 \$	0,308 \$
Projets autorisés de moins de 1 M\$	R	0%	1	0,747 \$	0,055 \$	0,722 \$	- \$
TOTAL				1 798,948 \$	12,337 \$	36,363 \$	38,499 \$
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION							
SA-1: Prolongement de la ligne 5 bleue - Avant Projet et ingénierie détaillée	IFR-0134	100%	20	82,582 \$	- \$	- \$	- \$
SA-2: Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roseboro-Ferretville et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrook	IFR-0004 IFR-0047	75%	20	51,910 \$	0,014 \$	0,085 \$	0,277 \$
SA-3: Bureau de projet - Électrification du réseau de trains de banlieue - Ingénierie préliminaire	IFR-0028	75%	20	55,535 \$	0,026 \$	0,138 \$	0,501 \$
SA-4: Carrières d'entretien et sites de garage du matériel roulant	IFR-0028 IFR-0074	75%	20	388,482 \$	0,178 \$	0,585 \$	2,557 \$
SA-5: Acquisition de terrain - RTM - A	JUR-0003	75%	20	32,302 \$	- \$	0,187 \$	0,385 \$
SA-6: Réaménagement de la gare Montréal-Ouest - Phase 1	IFR-0077	75%	20	55,000 \$	0,008 \$	0,028 \$	0,054 \$
SA-7: Prolongement de la ligne 2 orange - Avant projet	IFR-0142	100%	20	38,086 \$	- \$	- \$	- \$
SA-8: Prolongement de la ligne 4 jaune - Avant - projet	IFR-0143	100%	20	38,086 \$	- \$	- \$	- \$
SA-9: Acquisition de 24 voitures passagers neuves	MRO-0002	75%	20	87,386 \$	0,000 \$	0,888 \$	1,348 \$
SA-10: Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves	MRO-0003	75%	20	118,185 \$	- \$	- \$	0,433 \$
SA-11: Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	IFR-0053	75%	20	306,873 \$	0,025 \$	0,385 \$	0,528 \$
SA-12: Corridor métropolitain Bonaventure	IFR-0016	75%	20	118,822 \$	0,008 \$	0,017 \$	0,185 \$
SA-13: Terminus Centre-ville - Développement d'un nouveau terminus	IFR-0021	75%	20	210,880 \$	0,018 \$	0,085 \$	0,158 \$
SA-14: Acquisition d'emprises ferroviaires et autres	JUR-0001/ JUR-0002	50%	20	125,514 \$	0,411 \$	3,445 \$	3,948 \$
SA-15: Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes - Phase I, II et III	TI-0012	75%	10	48,448 \$	0,401 \$	0,581 \$	0,817 \$
Programmes entraînés majeur	R	75%	10	81,382 \$	0,133 \$	0,488 \$	0,574 \$
Projets admissibles de 10 M\$ à 30 M\$	R	75% et 100%	10, 20	365,115 \$	1,063 \$	3,581 \$	5,701 \$
Projets admissibles de 1 M\$ à 10 M\$	R	75% et 100%	10, 20	158,878 \$	0,242 \$	1,082 \$	1,788 \$
Projets admissibles de moins de 1 M\$	R	75%	10	3,644 \$	0,028 \$	0,074 \$	0,083 \$
TOTAL				2 377,781 \$	2,824 \$	11,288 \$	18,541 \$
GRAND TOTAL - PTI 2012-2013-2014				4 176,729 \$	15,161 \$	47,651 \$	57,040 \$

TABLEAU 3

Impact du PTI 2012-2013-2014 sur le solde disponible au Fonds d'immobilisations

(en millions de \$)	2012	2013	2014
PROJETS AUTORISÉS			
Contribution des partenaires	39,105 \$	40,998 \$	42,228 \$
TOTAL – REVENUS	39,105 \$	40,998 \$	42,228 \$
Service de dette au 31 décembre 2011	33,736 \$	33,021 \$	30,666 \$
Investissement 2011 (projets non inclus dans le PTI 2012-2013-2014)	- \$	- \$	- \$
Service de dette projeté (voir tableau 4)	12,337 \$	30,263 \$	28,498 \$
TOTAL – DÉPENSES	46,072 \$	63,285 \$	59,164 \$
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	(6,967) \$	(22,287) \$	(16,936) \$
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice – incluant le solde du financement à venir	46,351 \$	39,384 \$	17,097 \$
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	39,384 \$	17,097 \$	0,161 \$
PROJETS AUTORISÉS ET ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION			
Service de dette projeté des projets admissibles (voir tableau 4)	2,624 \$	11,208 \$	19,541 \$
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	(9,591) \$	(33,486) \$	(36,457) \$
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice – incluant le solde du financement à venir	46,351 \$	36,780 \$	3,265 \$
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	36,760 \$	3,295 \$	(33,192) \$

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHÈVEMENT (passagers heb)	
		STATIONNEMENTS	PLACES VÉLO	PLACES AUTOS	RÉSULTATS	VARIATION
		2011	2011	2011	2011	2010/2010
Line Montargis	12	8	410	8 041	7 543 200	2,7%
Montargis-Verdun	10	14	401	3 080	3 700 000	8,9%
Montargis-Verdun-Verdun	10-0	8	288	3 291	2 400 000	8,7%
Montargis-Verdun	8-0	8	207	3 871	3 871 000	13,9%
Verdun	8-0	4	81	1 352	880 000	28,8%
TOTAL – Réseau MT Banlieue	51	38	1 384	17 301	19 840 000	7,8%

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

LIGNES DÉTAILLÉES	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHÈVEMENT TRAIL (6-10 km)	
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	ACHÈVEMENT	Taux d'occupation	RÉSULTATS	VARIATION
	2011	2011	Rés. 2011	Rés. 2011	2011	2010/2010
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Montargis	110	1 215	380 700	89%	1 833 800	2,8%
Montargis	46	345	78 300	87%	480 200	-8,9%
Verdun	21	1 103	288 800	82%	879 800	7,4%
Verdun	15	88	18 500	80%	185 300	-8,9%
Verdun-Verdun	47	887	230 000	80%	1 432 400	8,9%
Verdun	21	524	138 000	87%	700 700	-8,1%
Verdun	21	754	181 000	80%	767 800	11,4%
Verdun	21	1 080	184 200	70%	945 000	8,2%
Verdun	14	-	-	0%	841 800	1,9%
Verdun	22	-	-	0%	804 800	-1,7%
Verdun	14	-	-	0%	488 800	10,8%
Verdun	-	-	-	0%	8 888 100	3,1%
TOTAL	419	8 041	1 375 000	88%	18 888 700	2,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	7	38	4 800	81%	38 800	-8,2%
Verdun	25	821	145 100	89%	488 800	8,9%
Verdun	54	148	38 300	87%	172 800	8,9%
Verdun-Verdun	13	94	38 000	82%	233 400	18,1%
Verdun	37	280	85 800	89%	344 800	8,2%
Verdun	15	336	46 400	82%	178 300	28,7%
Verdun	15	72	12 800	70%	80 300	18,8%
Verdun	31	43	9 300	78%	188 300	15,7%
Verdun	78	482	114 000	81%	747 800	8,9%
Verdun	22	27	8 800	100%	238 800	5,1%
Verdun	50	846	187 300	88%	381 300	7,1%
Verdun	22	118	27 800	80%	291 800	18,1%
Verdun	38	-	-	0%	148 800	5,9%
Verdun	31	482	88 800	81%	288 800	8,9%
Verdun	38	-	-	0%	238 800	8,7%
Verdun	15	10	2 800	89%	488 800	8,9%
Verdun	-	-	-	0%	1 488 400	14,7%
Verdun	-	-	-	0%	1 838 800	7,4%
TOTAL	481	3 388	878 000	78%	7 818 800	8,9%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73 300	11,4%
Verdun	7	-	-	0%	888 800	4,1%
Verdun	-	-	-	0%	81 700	-4,4%
Verdun	-	-	-	0%	181 800	21,8%
Verdun	-	-	-	0%	481 800	28,8%
TOTAL	288	3 381	688 700	78%	4 818 200	8,7%
STATIONNEMENTS INCITATIFS						
Line Verdun	38	388	81 700	89%	388 800	13,9%
Verdun	32	882	118 800	78%	384 300	13,9%
Verdun	53	884	158 500	84%	588 300	4,9%
Verdun	43	481	98 300	78%	421 400	4,9%
Verdun	48	788	118 200	82%	377 800	18,1%
Verdun	14	378	88 200	78%	318 800	17,8%
Verdun	53	-	-	0%	884 200	11,7%
Verdun	7	-	-	0%	132 800	8,2%
Verdun	-	-	-	0%	73	

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTÉS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHÈVEMENT (passagers addus)	
		STATIONNEMENTS 2011	PLACES VÉLOS 2011	PLACES AUTOS 2011	RÉSULTATS 2011	VARIATION 2011/2010
Exposé Clientèle	3	1	28	2 913	1 028 380	0,5%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	28	2 913	1 028 380	0,5%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHÈVEMENT (60-0 ou bus/mois)	
	GÉNÉRAL	LIÈGES 2011	RÉSULTATS 2011	VARIATION 2011/2010
Anglemont	4	22	2 788 100	2,1%
Brouard	4	33	2 388 000	-0,5%
Cuiller	3	23	4 884 000	0,3%
Centre-Ville	10	88	12 112 100	2,1%
Cité-Vieux	3	28	12 089 700	2,1%
De Monteville	2	7	237 300	0,5%
Nord-Ouest-Nord	2	7	910 100	-0,5%
Nord-Ouest-Sud	1	14	9 571 000	-1,5%
La Courbeur	2	12	587 000	7,0%
Longueuil	7	73	12 888 000	2,0%
Montmorency	3	10	5 410 000	4,0%
Radiant	5	21	4 236 700	11,0%
Papineau	2	16	388 300	10,5%
Saint-Eustache	1	8	488 100	-2,0%
Saint-Thérèse	2	13	537 000	-1,0%
Tremblay	1	22	2 088 000	10,5%
TOTAL		483	12 888 300	2,3%

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉVENTIVES	VOIES RÉGULÉES (60)	
		POINTS DU MATIN	POINTS DU SOIR
Autoroute 100	-	1,5	1,5
AS	-	0,0	0,0
Autoroute Champlain/Roadway Bessent/Champlain/TOV	nd	10,7	10,8
Avenue du Parc	nd	3,5	3,5
Rue, Noyon	-	3,3	3,3
Rue, Pte-S	-	0,5	0,5
Rue, Saint-Jean-Baptiste/100 Champlain/Montclair	nd	0,2	0,1
Rue, Taché	nd	0,4	0,4
Rue, Taché	-	0,5	-
Couvent/Plaisance	-	2,7	2,7
Cité-des-Rois	-	0,1	0,0
Nord-Ouest	-	0,3	0,3
La Courbeur/Cité-Vieux	nd	7,0	0,1
Port Westfield, Des Lacs/Plaisance	nd	2,4	1,3
Port Westfield/Des Lacs	-	0,3	0,1
Rue 116	-	1,3	1,3
Rue 100/Plaisance	-	2,0	-
Rue (Lac des Plaisances)	nd	0,0	0,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,0	2,1
Saint-Charles/Plaisance/Labellie	nd	2,2	0,0
TOTAL		90,2	70,0

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS		TAXE D'OCCUPATION Fin. 2011	ACHÈVEMENT AUTO	
	PLACES VÉLOS 2011	PLACES AUTOS 2011		RÉSULTATS 2011	VARIATION 2011/2010
Anglemont	80	730	10%	138 000	2,3%
Bessent (ouverture de juin 2010)	-	80	11%	1 400	-
Brouard-Clientèle	26	2 313	82%	138 000	0,1%
Brouard-Pompey	75	808	80%	241 000	-0,5%
Cuiller	58	587	80%	144 700	-0,5%
Champlain	8	388	80%	88 300	0,5%
Cité-Vieux	14	118	80%	81 000	13,5%
De Monteville	38	387	80%	72 700	10,5%
De Montigny	15	120	30%	9 100	-13,0%
Georges-Émile	13	432	82%	188 400	0,5%
La Pléide	7	187	80%	137 300	10,7%
La Courbeur	37	238	27%	65 300	40,4%
Longueuil	404	2 388	80%	348 400	4,3%
Montclair	-	33	80%	8 000	1,0%
Montmorency	245	1 288	82%	284 400	3,0%
Noyon	28	428	82%	104 800	2,1%
Radiant	38	325	100%	132 400	3,0%
Papineau	15	291	77%	88 400	12,0%
Saint-Eustache	7	125	80%	55 100	4,0%
Saint-Thérèse	46	31	80%	4 800	20,0%
Saint-Jules	22	203	80%	60 300	-2,1%
Sherbrooke	-	288	80%	41 000	0,0%
Tremblay	80	1 288	82%	237 300	11,5%
TOTAL	1 348	13 888	82%	2 888 100	4,0%
TOTAL – 810 STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAJÉ DE BARRAGE ET STATION)	2 708	31 388	82%	8 388 000	7,1%

ANNEXE B

INITIATIVES PROPOSÉES EN 2011 PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

Dans le cadre des consultations du printemps 2011

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

RECEVABLE

Agrandissement du stationnement incitatif de Chambly

Inclus dans IFR-0145. Agrandissement du stationnement Chambly – Étude

RECEVABLES (SOUS RÉSERVE DE L'ADOPTION DU PLAN STRATÉGIQUE 2020 DE L'AMT)

Voie réservée sur la route 112

Inclus dans PLA-0006. Développement du RTMA – Études particulières

Voie réservée sur l'A-30 entre la jonction de l'A-10 et l'A-20

Inclus dans PLA-0006. Développement du RTMA – Études particulières

CIT Laurentides

RECEVABLES

Voie réservée dans l'axe de l'A-13

Inclus dans IFR-0132. Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

Voie réservée dans l'axe de l'A-15

Inclus dans IFR-0022. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude

Terminus métropolitain au CEGEP Lionel-Groulx

Inclus dans IFR-0082. Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA

Rabattement par autobus à la gare Deux-Montagnes

Inclus dans PLA-0003. Développement du réseau de trains de banlieue – Études

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Inclus dans IFR-0049. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme au tunnel Mont-Royal

Inclus dans IFR-0056. Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude

Ajout de supports à vélo dans les gares

Inclus dans IFR-0081. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

Voie réservée dans l'axe de l'A-19

Inclus dans IFR-0147. Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude

Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

Inclus dans IFR-0037. Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

Doublément de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse

Inclus dans IFR-0069. Doublément de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité

Gare de Rosemère – Amélioration de la capacité

Inclus dans IFR-0071. Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Phases I et II

Gare Blainville – Amélioration de la capacité

Inclus dans IFR-0073. Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude

Aménagement de la gare Mirabel

Inclus dans IFR-0083. Aménagement de la gare Mirabel

Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

Inclus dans IFR-0126. Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

Desserte secteur Boisbriand – Études pour une gare à Boisbriand

Inclus dans PLA-0003. Développement du réseau de trains de banlieue – Études

NON RECEVABLE

Centre de service à la gare intermodale de Sainte-Thérèse

Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Administration et finances.

CIT La Presqu'île

RECEVABLES

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

Inclus dans IFR-0086. Gare intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent

Service de train accru à Hudson

Inclus dans IFR-0075. Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité

Train express entre la gare Vaudreuil et la gare Lucien-L'Allier

Inclus dans IFR-0060. Train de l'Ouest – Études d'avant-projet préliminaires

Étude et réalisation d'une voie réservée sur l'A-40

Inclus dans IFR-0024. Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude

Gare unique sur l'Île-Perrot

Inclus dans IFR-0116. Gare Île-Perrot – Déménagement de la gare – Étude

NON RECEVABLE

Étude et réalisation d'une voie réservée sur l'A-20

Projet évalué dans le cadre des mesures de mitigation de la reconstruction du complexe Turcot pilotées par le MTQ

CIT Sud-Ouest

RECEVABLES

Programme d'ajout d'abribus CITSO – René-Lévesque près du terminus Centre-ville

Inclus dans IFR-0082. Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTMA

Système d'aide, d'exploitation et d'information aux voyageurs en temps réel (PMV et cellulaires) à la station Angrignon et au stationnement de Châteauguay

Inclus dans TI-0016. Piste-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote

Aussi inclus dans TI-0005. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Étude

Nouvelle configuration et agrandissement du stationnement incitatif de Châteauguay

Inclus dans IFR-0041. Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition

Nouveau point de chute – Ouest de l'île de Montréal et métro Vendôme

Inclus dans PLA-0006. Développement du RTMA – Études particulières

Aménagement d'une aire d'attente fermée à la station de métro Angrignon

Inclus dans IFR-0112. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains- Étude

Stationnement incitatif – Beauharnois/Salaberry-de-Valleyfield (près de l'A-30)

Inclus dans IFR-0121. Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier

NON RECEVABLE

Abribus métropolitain (stationnement incitatif de Châteauguay)

Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Exploitation.

CIT de la Vallée du Richelieu

RECEVABLES

Voie réservée sur la 116 de Mont-Saint-Hilaire à Saint-Basile-le-Grand

Inclus dans IFR-0017 Voie réservée route 116 – Phases I et II

Stationnement incitatif sous le pont Arthur-Branchaud situé sur l'A-20 entre les villes de Belœil et de Mont-Saint-Hilaire – Direction Montréal

Inclus dans IFR-0050. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

NON RECEVABLES

Stationnement incitatif sous le pont Arthur-Branchaud situé sur l'A-20 entre les villes de Belœil et de Mont-Saint-Hilaire – Direction Saint-Hyacinthe

Le stationnement sur l'A-20 vers Saint-Hyacinthe dessert une clientèle se dirigeant hors du territoire de l'AMT.

Affichage dynamique aux promenades Saint-Bruno

Un terminus métropolitain doit être en place pour pouvoir installer de l'affichage dynamique. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Exploitation.

CIT Sorel-Varennnes

RECEVABLE

Réalisation d'un stationnement incitatif à Verchères

Inclus dans IFR-0048. Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennnes – Secteur Verchères

NON RECEVABLE

Réalisation d'un stationnement incitatif à Contrecoeur

En attente de la résolution de la Ville de Contrecoeur

MRC Les Moulins

RECEVABLES

Stationnement incitatif à Laval

Inclus dans IFR-0053. Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

Installation d'un méga abri à vélo

Inclus dans IFR-0083. Stationnements d'incitation pour vélo – Étude et projets pilotes

Autobus articulés à la station Montmorency

Inclus dans IFR-0049. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Agrandissement du stationnement incitatif au terminus Terrebonne (terrain satellite)

Inclus dans IFR-0039. Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude

Stationnement incitatif à la gare Lachenaie

Inclus dans IFR-0125. Train de l'Est (ligne Mascouche)

Stationnement incitatif à la gare Mascouche

Inclus dans IFR-0125. Train de l'Est (ligne Mascouche)

Voie réservée de l'A-25 nord

Inclus dans IFR-0023. Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude

Voie réservée de l'A-25 – Phase I : Boulevard Moody ; Phase II : Mascouche

Inclus dans IFR-0023. Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude

Voie réservée de l'A-40

Inclus dans IFR-0025. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

Stationnement incitatif dans le secteur Saint-Roch et Saint-François, Terrebonne Ouest

Inclus dans IFR-0147. Corridor A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles – Étude

NON RECEVABLE

Site internet de la MRC Les Moulins hébergé par l'AMT

Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Communication et marketing.

Ville de Repentigny

NON RECEVABLE

Agrandissement de l'aire de stationnement de la gare de Repentigny – Secteurs potentiels prioritaires pour l'aménagement de cases de stationnement
En attente de l'avancement des travaux du Train de l'Est (ligne Mascouche). La demande pourra être réévaluée au prochain PTI.

Ville de Sainte-Julie

RECEVABLE

Voie réservée sur l'A-30 entre la jonction de l'A-10 et l'A-20

Inclus dans PLA-0006. Développement du RTMA – Études particulières

ANNEXE C

CONVERSION DES NUMÉROS DE PROJETS

TABEAU 6 - Conversion des nouveaux numéros vers les anciens numéros de projets

NOUVEAUX NUMÉROS	ANCIENS NUMÉROS	LIBELLÉS
FR-0001	1100-1016	Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
FR-0002	1500-6001	Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent
FR-0003	1300-1003	Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès
FR-0004	1100-6001/	Doublage de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrelonds et aménagement d'un quai
FR-0047	1100-4507	supplémentaire à la gare Sunny brooke
FR-0005	1400-4511	Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert – Aménagement permanent
FR-0006	1300-6003/	Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une
FR-0031	1600-6002	voie au site de garage Saint-Artoine
FR-0007	1400-4514	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
FR-0008	1500-4503	Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement
FR-0009	1500-4504	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
FR-0010	1500-4505	Gare Candiac – Aménagement permanent
FR-0011	1500-4506	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II
FR-0012	1500-8001	Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle
FR-0013	1500-4508	Gare Kahnawake – Étude
FR-0014	1500-4507	Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I
FR-0015	2000-2055	Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude
FR-0016	2000-2056	Corridor métropolitain Bonaventure
FR-0017	2000-2057	Voie réservée route 116 – Phases I et II
FR-0018	2000-2058	Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase
FR-0019	2000-2059	Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude
FR-0020	2000-2060	Amélioration du corridor Taschereau – Étude
FR-0021	2000-8002	Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
FR-0022	2000-8003	Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage – Étude
FR-0023	2000-8005	Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude
FR-0024	2000-8006	Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude
FR-0025	2000-8007	Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude
FR-0026	5000-8015	Bureau de projet – Électrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire
FR-0027	5000-8016	Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
FR-0028/	1100-6001/	Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
FR-0074	1200-9003	
FR-0029	5000-9026	Bornes d'identification de véhicules – Étude
FR-0030	1100-4504	Gare Île-Bigras – Réhabilitation
FR-0033	2000-1015	Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition
FR-0034	2000-1016	Terminus et stationnement Sainte-Julie
FR-0035	2000-1023	Stationnement incitatif à Varennes
FR-0036	2000-1024	Route 132 secteurs Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases
		I et II
FR-0037	1100-4506	Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache
FR-0038	2000-1031	Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II
FR-0039	2000-1033	Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude
FR-0040	2000-1034	Stationnement Repentigny
FR-0041	2000-1035	Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition
FR-0042	2000-1037	Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé
FR-0043	2000-1039	Agrandissement du stationnement Namur – Étude
FR-0044	2000-1040	Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138 – Étude et acquisition

TABEAU 6 - Conversion des nouveaux numéros vers les anciens numéros de projets (suite)

NOUVEAUX NUMÉROS	ANCIENS NUMÉROS	LIBELLÉS
FR-0045	2000-1041	Stationnement incitatif - L'Assomption
FR-0046	2000-1042	Stationnement incitatif sur le territoire du C/IT Sorel-Varennes - Secteur Verchères
FR-0048	2000-1514	Terminus et stationnement Brossard-Panama - Étude
FR-0049	2000-1520	Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency - Étude
FR-0050	2000-2014	Corridor A-20 - Voie réservée et mesures préférentielles - Étude
FR-0051	2000-2015	Corridor dans l'axe sud-est de Montréal - Implantation d'une voie réservée en site propre
FR-0052	2000-2021	Rue Notre-Dame à Repentigny - Voie réservée et mesures préférentielles
FR-0053	2000-2033	Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval
FR-0054	1100-5002	Élargissement de la jonction de l'Est
FR-0055	2000-2052/ 2000-2053	Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert - Phases I et II
FR-0056	5000-8013	Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal - Étude
FR-0057	1100-4503	Gare A-13 - Étude
FR-0058	1100-8002	Gare Acadia/Université-de-Montréal - Aménagement d'une nouvelle gare - Étude
FR-0060	1200-8001	Train de l'Ouest - Études d'avant-projet préliminaire
FR-0063	1600-4502	Aménagement de la gare Minabel - Phase I
FR-0064	1400-5002	Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire
FR-0065	1400-4518	Gare Saint-Bruno - Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle
FR-0066	1400-4516	Gare Saint-Bruno - Aménagement permanent - Phases I et II
FR-0067	1400-4515	Gare Saint-Basile-le-Grand - Agrandissement et aménagement permanent
FR-0068	1400-4513	Gare McMasterville - Agrandissement et aménagement permanent
FR-0069	1300-5004	Doublement de la voie limitée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse - Étude de faisabilité
FR-0070	1300-4521	Réfection des quais - Ligne Blainville-Saint-Jérôme
FR-0071	1300-1007	Gare Rosemère - Amélioration de l'accès - Phases I et II
FR-0072	1300-1006	Gare Sainte-Thérèse - Amélioration de l'accès - Étude
FR-0073	1300-1005	Gare Blainville - Amélioration de l'accès - Étude
FR-0075	1200-5004/ 1200-5001	Tronçon Vaudeuil-Hudson - Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité
FR-0076	1200-5002	Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue - Subdivision Westmount
FR-0077	1200-4515	Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest - Phase I
FR-0078	1200-4514	Gare Montréal-Ouest - Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
FR-0081	5100-9004	Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations
FR-0082	2000-9001	Programme d'ajout d'abris et d'arrêts métropolitains sur le RTM-A
FR-0083	5100-9005	Stationnements d'incitation pour vélo - Étude et projets pilotes
FR-0084	1200-1001	Gare Baie-d'Urfe - Nouveau stationnement - Étude
FR-0085	1200-1002	Gare Beauport - Agrandissement du stationnement
FR-0086	1200-1004	Gare intermodale Vaudeuil - Aménagement permanent
FR-0087	1200-4506	Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
FR-0088	1200-5004	Amélioration de la signalisation et des infrastructures - Subdivision Vaudeuil
FR-0089	5000-5001	Programme Réno-structures - Ponts
FR-0090	1300-4517	Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
FR-0091	1100-6002	Installation de deux plates-formes d'inspection automatisées aux sites de garage
FR-0092 à FR-0096, FR-0150	5000-4505	Engagement de l'amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue
FR-0097 à FR-0107	5000-3508	Amélioration de l'accessibilité - Ensemble du réseau régulier existant

TABEAU 6 - Conversion des nouveaux numéros vers les anciens numéros de projets (suite)

NOUVEAUX NUMÉROS	ANCIENS NUMÉROS	LIBELLÉS
FR-0108	5000-8014	Abris de trains aux différents sites de garage de nuit
FR-0109	5000-8100	Programme Réno-Tunnel
FR-0112	2000-8008	Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains - Étude
FR-0113	1200-4516	Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson
FR-0114	1200-1501	Gare Beaudouin - Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus - Phases I et II
FR-0115	1200-1502	Gare Valois - Réaménagement du terminus - Étude
FR-0116	1200-4517	Gare Le Parc - Déménagement de la gare - Étude
FR-0117	1200-8003	Lien pionnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare - Étude
FR-0118	1400-4517	Gare Saint-Lambert - Réaménagement des infrastructures - Étude
FR-0119	2000-8002	Programme d'efficacité énergétique - RTM-A
FR-0120	1900-5508	Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant
FR-0121	2000-8011	Mesures de mitigation par transport en commun - Travaux majeurs du réseau routier
FR-0122	5100-8008	Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains - Étude
FR-0124	5200-8002	Programme d'efficacité énergétique - Trains de banlieue
FR-0125	1800-1001	Train de l'Est (ligne Mascouche)
FR-0126	1600-1001	Gare Saint-Jérôme - Agrandissement du stationnement
FR-0127	5000-8008	Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus - Étude
FR-0128	5000-9007	Bureau de projet - Développement d'un réseau de tramway-tram-train-GLR
FR-0130	1700-4503	Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent - Gare A-40
FR-0131	2000-2050	Route 132 secteur Boucherville - Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes - Mesures préférentielles - Étude
FR-0132	2000-2051	Voie réservée dans l'axe de l'A-13 - Étude
FR-0133	2000-8001	Développement du réseau de service rapide par bus - Études
FR-0134	3200-7001	Prolongement de la ligne 5 bleue - Avant-projet et ingénierie détaillée
FR-0142	N/A	Prolongement de la ligne 2 orange - Avant-projet
FR-0143	N/A	Prolongement de la ligne 4 jaune - Avant-projet
FR-0144	N/A	Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit - Étude
FR-0145	N/A	Agrandissement du stationnement Chambly - Étude
FR-0146	N/A	Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain
FR-0147	N/A	Corridor A-19 - Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles - Étude
FR-0148	N/A	Axe Concorde - Mesures préférentielles - Phase I
FR-0149	N/A	Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques
JUR-0001/		
JUR-0002	5000-8011	Acquisition d'emprises ferroviaires et autres
JUR-0003	N/A	Acquisition de terrains - RTM-A
MRO-0001	1900-5507	Fiabilisation et amélioration des locomotives F58
MRO-0002	1900-5504	Acquisition de 24 voitures passagers neuves
MRO-0003	1900-5505	Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves
MRO-0004/		
MRO-0005	1900-5501	Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves
MRO-0006	1900-5002	Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP
MRO-0007	1100-5003	Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaires - Phase I
MRO-0008	1200-5504	Révision des voitures passagers de série 700
MRO-0009	1900-5503	Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées
MRO-0010	1900-5502	Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves

TABEAU 6 - Conversion des nouveaux numéros vers les anciens numéros de projets (suite)

NOUVEAUX NUMÉROS	ANCIENS NUMÉROS	LIBELLÉS DE PROJETS
MRO-0011	1900-0006	Véhicule rail-roule pour l'entretien de la caténaire
MRO-0012	1100-0003	Réparations prioritaires de systèmes défectueux des voitures de série 403 (MR33) - Ligne Deux-Montagnes
MRO-0013	1100-0004	Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automatiques - Ingénierie préliminaire
MRO-0014	N/A	Entretien majeur des équipements métropolitains
MRO-0015	N/A	Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue
MRO-0016	5000-0008	Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules
MRO-0017	1900-0009	Achat et réception de 10 locomotives usagées
PLA-0001	3500-0001	Bureau de projet - Prolongement du réseau de métro
PLA-0003	5000-0012	Développement du réseau de trains de banlieue - Étude
PLA-0005	2000-0010	RTM-A - Mesures préliminaires
PLA-0006	2000-0009	Développement du RTM-A - Études particulières
SUR-0001	5000-0029	Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres CPUS - Projet pilote
SUR-0002	5000-0015	Amélioration des mesures de sécurité
SUR-0003	5000-0027	Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue - Étude
T1-0001	5100-0003	Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains - Phases I et II
T1-0002	5100-0002	Affichage dynamique à bord des trains - Phases I et II
T1-0003	5100-0006	Système de télémétrie pour les locomotives des trains de banlieue - Étude
T1-0004	5100-0005	Modernisation du système de consultation aux gares et sur les quais - Étude
T1-0005	5100-1501	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEM) aux terminus et aux stations incubés - Étude
T1-0006	5100-1503	Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
T1-0007	5100-0004	Réseau intégré de télécommunications - Étude et projet pilote
T1-0008	1900-0001	Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains - Étude
T1-0009	5100-1507	Projet de gestion intégré - GAT
T1-0011	5100-0003	Systèmes de positionnement dynamique aux stations incubés - Étude
T1-0012	5000-0009	Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes - Phases I, II et III
T1-0013	5100-1508	Amélioration du cadre technologique de l'AMT
T1-0014	5100-0008	Sécurité des infrastructures et des systèmes
T1-0015	5100-1502	Affichage dynamique sur les quais dans les gares - Phases I et II
T1-0016	2000-2036	Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT - Études et projet pilote
T1-0017	5000-0025	Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal
T1-0018	5000-0000	Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré
T1-0019	5100-0007	Accès Internet à bord des trains de banlieue - Étude et projet pilote
T1-0021	5100-0010	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEM) intégré - Étude
T1-0022	5100-0011	Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue - Étude
T1-0023	5100-0007	Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTM-A - Projet pilote et phase I

TABEAU 7 - Conversion des anciens numéros vers les nouveaux numéros de projets

ANCIENS NUMÉROS	NOUVEAUX NUMÉROS	LIBELLÉS
1100-1016	FR-0001	Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
1100-4628	FR-0057	Gare A-13 – Étude
1100-4634	FR-0030	Gare Île-Bigras – Réhabilitation
1100-4808	FR-0037	Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache
1100-5021/	FR-0004/	Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds et aménagement d'un quai supplémentaire à la gare Sunnybrook
1100-4927	FR-0047	Élargissement de la jonction de l'Est
1100-5032	FR-0054	Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaires – Phase I
1100-5033	MRO-0007	Réparations prioritaires de systèmes détaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes
1100-5035	MRO-0012	Réparations prioritaires de systèmes détaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes
1100-5034	MRO-0013	Programme de réhabilitation mi-vie des systèmes critiques des voitures automobiles – Ingénierie
1100-5021/	FR-0026/	Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
1200-5033	FR-0074	Installation de deux pistes-formes d'inspection automatisées aux sites de garage
1100-5032	FR-0091	Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude
1100-5032	FR-0058	Gare Baie-d'Urff – Nouveau stationnement – Étude
1200-1021	FR-0084	Gare Beauport – Agrandissement du stationnement
1200-1032	FR-0085	Gare Beauport – Agrandissement du stationnement
1200-1034	FR-0086	Gare intermodale Vaudreuil – Aménagement permanent
1200-1021	FR-0114	Gare Beaconsfield – Aménagement d'un stationnement étagé et réaménagement du terminus – Phases I et II
1200-1032	FR-0115	Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude
1200-4628	FR-0067	Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
1200-4634	FR-0078	Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
1200-4635	FR-0077	Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest – Phase I
1200-4636	FR-0113	Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson
1200-4637	FR-0116	Gare Île-Parrot – Déménagement de la gare – Étude
1200-5032	FR-0076	Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
1200-5034	FR-0088	Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
1200-5021/	FR-0075	Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/l'accroissement de la capacité
1200-5021	FR-0075	Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/l'accroissement de la capacité
1200-5034	MRO-0008	Révision des voitures passagers de série 700
1200-5031	FR-0060	Train de l'Ouest – Études d'avant-projet préliminaire
1200-5033	FR-0117	Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude
1300-1033	FR-0003	Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès
1300-1033	FR-0073	Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude
1300-1033	FR-0072	Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accès – Étude
1300-1037	FR-0071	Gare Rosemere – Amélioration de l'accès – Phases I et II
1300-4637	FR-0060	Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
1300-4621	FR-0070	Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme
1300-5021/	FR-0009/	Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme et ajout d'une voie au site de garage Saint-Antoine
1300-5032	FR-0031	Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité
1400-4611	FR-0005	Gare intermodale Longueuil / Saint-Hubert – Aménagement permanent
1400-4613	FR-0068	Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
1400-4614	FR-0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
1400-4615	FR-0067	Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
1400-4616	FR-0066	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II

TABEAU 7 - Conversion des anciens numéros vers les nouveaux numéros de projets (suite)

ANCIENS NUMÉROS	NOUVEAUX NUMÉROS	LIBELLÉS
1400-4517	IFR-0118	Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude
1400-4518	IFR-0065	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle
1400-5002	IFR-0064	Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire
1500-4503	IFR-0008	Gare Dalsen – Aménagement permanent du stationnement
1500-4504	IFR-0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
1500-4505	IFR-0010	Gare Candiac – Aménagement permanent
1500-4506	IFR-0011	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Phases I et II
1500-4507	IFR-0014	Aménagement de la gare Lachine-Victoria – Phase I
1500-4508	IFR-0013	Gare Kahnawake – Étude
1500-6001	IFR-0002	Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent
1500-8001	IFR-0012	Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle
1600-1001	IFR-0125	Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement
1600-4602	IFR-0063	Aménagement de la gare Mirabel – Phase I
1700-4503	IFR-0130	Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40
1800-1001	IFR-0125	Train de l'Est (ligne Mascouche)
1900-5002	MRO-0006	Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP
1900-5501	MRO-0004/ MRO-0005	Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves
1900-5502	MRO-0010	Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves
1900-5503	MRO-0009	Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées
1900-5504	MRO-0002	Acquisition de 24 voitures passagers neuves
1900-5505	MRO-0003	Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves
1900-5506	MRO-0011	Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire
1900-5507	MRO-0001	Fiabilisation et amélioration des locomotives F59
1900-5508	IFR-0120	Mise aux normes du système d'avertissement sonore du matériel roulant
1900-5509	MRO-0017	Achat et réfection de 10 locomotives usagées
1900-8001	TI-0008	Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude
2000-1015	IFR-0033	Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Acquisition
2000-1016	IFR-0034	Terminus et stationnement Sainte-Julie
2000-1023	IFR-0035	Stationnement incitatif à Varennes
2000-1024	IFR-0036	Route 132 secteurs Dalsen, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Phases I et II
2000-1031	IFR-0038	Stationnement La Prairie – Agrandissement – Phases I et II
2000-1033	IFR-0039	Stationnement Terrebonne – Terrain satellite – Étude
2000-1034	IFR-0040	Stationnement Repentigny
2000-1035	IFR-0041	Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement – Étude et acquisition
2000-1037	IFR-0042	Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé
2000-1039	IFR-0043	Agrandissement du stationnement Namur – Étude
2000-1040	IFR-0044	Stationnement incitatif sur l'A-30/Route 138 – Étude et acquisition
2000-1041	IFR-0045	Stationnement incitatif – L'Assomption
2000-1042	IFR-0046	Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères
2000-1514	IFR-0048	Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude
2000-1520	IFR-0049	Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude
2000-2014	IFR-0050	Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude
2000-2015	IFR-0051	Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée on site propre
2000-2021	IFR-0052	Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles

TABEAU 7 - Conversion des anciens numéros vers les nouveaux numéros de projets (suite)

ANCIENS NUMÉROS	NOUVEAUX NUMÉROS	LIBELLÉS
2000-2033	FR-0053	Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval
2000-2036	TI-0016	Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT – Études et projet pilote
2000-2060	FR-0131	Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Verreux – Mesures préférentielles – Étude
2000-2061	FR-0132	Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude
2000-2062/ 2000-2063	FR-0066	Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II
2000-2066	FR-0016	Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude
2000-2066	FR-0016	Corridor métropolitain Bonaventure
2000-2067	FR-0017	Voie réservée route 116 – Phases I et II
2000-2068	FR-0018	Corridor boulevard Roland-Thérien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Phase II
2000-2069	FR-0019	Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Thérien-De la Savane – Étude
2000-2080	FR-0020	Amélioration du corridor Taschereau – Étude
2000-8001	FR-0133	Développement du réseau de service rapide par bus – Études
2000-8002	FR-0021	Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
2000-8003	FR-0022	Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du carolage – Étude
2000-8006	FR-0023	Corridor A-25 – Amélioration des transports collectifs – Étude
2000-8006	FR-0024	Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Veaudry/Arondissement Saint-Laurent – Étude
2000-8007	FR-0025	Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude
2000-8008	FR-0112	Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude
2000-8009	PLA-0006	Développement du RTM-A – Études particulières
2000-8010	PLA-0006	RTM-A – Mesures préférentielles
2000-8011	FR-0121	Mesures de mitigation par transport en commun – Travaux majeurs du réseau routier
2000-8001	FR-0062	Programme d'ajout d'abris et d'arrêtés métropolitains sur le RTM-A
2000-8002	FR-0119	Programme d'efficacité énergétique – RTM-A
3200-7001	FR-0134	Prolongement de la ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée
3600-8001	PLA-0001	Bureau de projet – Prolongement du réseau de métro
5000-3608	FR-0067 à FR-0107	Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant
5000-4505	FR-0062 à FR- 0096, FR-150	Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue
5000-5001	FR-0069	Programme Réno-structures – Ponts
5000-5100	FR-0109	Programme Réno-Tunnel
5000-8008	FR-0127	Mesures préférentielles actives (RIPA) pour autobus – Étude
5000-8011	JUR-0001/ JUR-0002	Acquisition d'emprises ferroviaires et autres
5000-8012	PLA-0009	Développement du réseau de trains de banlieue – Études
5000-8013	FR-0066	Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude
5000-8014	FR-0108	Arrivées de trains aux différents sites de garage de nuit
5000-8016	FR-0026	Bureau de projet – Électrification du réseau de trains de banlieue – Ingénierie préliminaire
5000-8016	FR-0027	Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
5000-9007	FR-0128	Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway – tram-train – SLR
5000-9009	TI-0012	Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes – Phases I, II et III
5000-9016	SLR-0002	Amélioration des mesures de sûreté
5000-9026	TI-0017	Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

TABEAU 7 - Conversion des anciens numéros vers les nouveaux numéros de projets (suite)

ANCIENS NUMÉROS	NOUVEAUX NUMÉROS	TITRES DE PROJETS
5000-0026	FR-0026	Bases d'identification de véhicules - Étude
5000-0027	SUR-0003	Plans de mesures d'urgence des lignes de trains de banlieue - Étude
5000-0028	MRO-0016	Acquisition de véhicules auto-pilotés et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules
5000-0029	SUR-0001	Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS - Projet pilote
5000-0030	T1-0018	Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré
5100-1501	T1-0005	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEV) aux terminus et aux stations intermédiaires - Étude
5100-1502	T1-0015	Affichage dynamique sur les quais dans les gares - Phases I et II
5100-1503	T1-0006	Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
5100-1506	T1-0013	Amélioration du cadre technologique de l'AMT
5100-1507	T1-0009	Projet de gestion intégré - SAP
5100-8003	T1-0011	Systèmes de jalonement dynamique aux stations intermédiaires - Étude
5100-8004	T1-0007	Réseau intégré de télécommunications - Étude et projet pilote
5100-8005	T1-0004	Modernisation du système de sonorisation aux gares et sur les quais - Étude
5100-8006	T1-0003	Système de télémétrie pour les locomotives des trains de banlieue - Étude
5100-8007	T1-0019	Accès Internet à bord des trains de banlieue - Étude et projet pilote
5100-8008	FR-0122	Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains - Étude
5100-8010	T1-0021	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEV) intégré - Étude
5100-8011	T1-0022	Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue - Étude
5100-8002	T1-0002	Affichage dynamique à bord des trains - Phases I et II
5100-8003	T1-0001	Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains - Phases I et II
5100-8004	FR-0061	Aide au support et d'après-vente aux installations
5100-8005	FR-0063	Stations d'incitation pour vélo - Étude et projet pilote
5100-8006	T1-0014	Sécurité des infrastructures et des systèmes
5100-8007	T1-0023	Intégration des infrastructures STI dans le réseau de trains de banlieue et le RTM-A - Projet pilote et phase I
5200-8002	FR-0124	Programme d'efficacité énergétique - Trains de banlieue
N/A	FR-0142	Prolongement de la ligne 2 orange - Avant-projet
N/A	FR-0143	Prolongement de la ligne 4 jaune - Avant-projet
N/A	FR-0144	Aménagement de la gare intermodale Édouard-Montpetit - Étude
N/A	FR-0145	Agrandissement du stationnement Chamblay - Étude
N/A	FR-0146	Bureau des passerelles sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain
N/A	FR-0147	Corridor A-10 - Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles - Étude
N/A	FR-0148	Axe Concorde - Mesures préférentielles - Phase I
N/A	FR-0149	Mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques
N/A	JUR-0003	Acquisition de terrains - RTM-A
N/A	MRO-0014	Entretien majeur des équipements métropolitains
N/A	MRO-0015	Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

200, rue de la Concorde Ouest, 20^e étage
Montréal (Québec) H3E 1M2
Tél. 514 393-7000 / Téléc. 514 393-7001
www.amt.qc.ca